Verkehrs-Betriebs-Verbände

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Dipl.-Kfm. **Wilfried Schmidt**
aus Detmold

88 46

Dissertations-Druckerei Heinr. & J. Lechte, Emsdetten (Westf.)

1938

Verkehrs-Betriebs-Verbände

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Dipl.-Kfm. Wilfried Schmidt
aus Detmold

88 46

Dissertations-Druckerei Heinr. & J. Lechte, Emsdetten (Westf.)
1938

Referent: Professor Dr. Lüer
Korreferent: Professor Dr. Hellauer.
Tag der mündl. Prüfung: 19. Juni 1937.

Meinen Eltern.

Vorwort.

Die Wirtschaftsform der Verkehrs-Betriebsverbände hat bisher kaum irgendwo eine eingehende, das gesamte Gebiet umfassende Behandlung gefunden. Weiteren Kreisen ist überhaupt die Form des Verkehrs-Betriebsverbandes erst in neuester Zeit mit Zusammenfassung des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs im Reichskraftwagen-Betriebsverband bekannt geworden, trotzdem schon vor fast 20 Jahren in Deutschland Betriebsverbände in der Binnenschiffahrt bestanden haben.

Aufgabe dieser Arbeit soll es sein, zu versuchen, eine möglichst umfassende Darstellung der Verkehrs-Betriebsverbände zu geben und ihre Bedeutung innerhalb des deutschen Verkehrswesens aufzuzeigen.

Durch briefliche und mündliche Mitteilungen aus den Kreisen der Betriebsverbände selbst und der in ihnen zusammengeschlossenen Verkehrszweige habe ich die bisher in der Literatur vorhandenen Aufzeichnungen ergänzen können und hoffe, somit in der Lage zu sein, ein einigermaßen umfassendes Bild von der Bedeutung der Verkehrs-Betriebsverbände zu geben.

Allen, die mich bei Abfassung dieser Arbeit mit persönlichem oder brieflichem Rat unterstützt haben, danke ich hiermit nochmals bestens für ihre freundliche Hilfe.

Inhaltsverzeichnis.

Seite:

Abkürzungsverzeichnis.

BV	=	Betriebsverband.
DSchZ	=	Deutsche Schiffer-Zeitung.
DVN	=	Deutsche Verkehrs-Nachrichten.
ERV	=	Elbe-Reedereien-Vereinigung.
EVO	=	Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.
GFG	=	Güterfernverkehrs-Gesetz.
K.S.Vertrag	=	Kraftwagen-Speditions-Vertrag.
K.S.S.Vertrag	=	Kraftwagen-Speditions-Sonder-Vertrag.
KVG	=	Kraftverkehrs-Gesellschaft.
KVO	=	Kraftverkehrs-Ordnung.
LRV	=	Laderaumverteilungsstellen.
MRV	=	Mitteldeutsche Reedereien-Vereinigung.
RA	=	Reichsanzeiger.
RKB	=	Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.
RMinBl.	=	Reichs-Ministerialblatt.
RVerkBl.	=	Reichs-Verkehrsblatt.
SBV	=	Schiffer-Betriebsverband.
SchA	=	Schiffahrts-Abteilung beim Chef des Feld-Eisenbahnwesens.
ZfBS	=	Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Literaturverzeichnis.

Ahrens, W.: Vor der Synthese zwischen Schiene und Straße, in: Ruhr- und Rhein-Wirtschaftszeitung, 1935, Nr. 9.

Bartenwerffer, H.: Die Oderschiffahrt in der Nachkriegszeit, Berlin 1928.

Baschwitz: Die Lage der Partikulierschiffer, in: ZfBS, 1936, S. 379 ff.

Bassel, G.: Das Konkurrenzproblem Lastkraftwagen — Eisenbahn. Unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse. Diss. Berlin 1934.

Baumann, H.: Deutsches Verkehrsbuch. Berlin 1931.

Baur, H.: Wirtschaftsformen der Binnenschiffahrt; Vortrag, gehalten vom Institut für Wirtschaftswissenschaft, Frankfurt/M., in: Der Rhein, Nr. 2, 1934, S. 31.

Bayer, H.: Die Krise in der Elbeschiffahrt. Rostock 1932.

v. Beck, E.: Die Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen. Sonderdruck aus „Der Deutsche Volkswirt, 6. Jg., Nr. 33.

" Die Durchführung des neuen deutschen Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, in: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen, Nr. 17, 1936.

Becker, Th.: Die Kartellpolitik der Reichsregierung. Die Stellung der Kartelle im berufsständischen Wirtschaftsaufbau, Berlin-Grunewald 1935.

Bieling, A.: Das Monopol in der Schleppschiffahrt, Münster i.W. 1934.

Blum: Eisenbahn und Kraftwagen. Nach einem Vortrag, gehalten auf der Sondertagung des Verkehrsverbandes Niedersachsen-Kassel, Mai 1930 (Hannover (o. J.).

Burgemeister, H.: Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland, Stuttgart 1935.

Capelle: Straße und Schiene im Güterverkehr, in: Verkehrstechnische Woche, Heft 12, 1936.

Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen" beim Deutschen Industrie- und Handelstag: „Eisenbahn und Kraftwagen". Tatsachen und Gedanken zur Neugestaltung des deutschen Verkehrswesens. Berlin, März 1930.

Die deutsche Rheinschiffahrt. Gutachten der Rhein-Kommission über die Lage der Rheinschiffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer. Berlin 1930.

Dittebrand, K. H.: Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland. Diss. Göttingen 1933.

Dorpmüller: Gegenwart und Zukunft der Reichsbahn. in: Die Reichsbahn. Nr. 6, 1929.

Ebhardt: Organischer Aufbau des Verkehrs, in: Verkehrstechnische Woche, H. 27, 1937.

Egert, H.: Der Kraftwagen im deutschen Verkehrswesen. Halle a. S. 1929.

Eisenbahn und Kraftwagen. Zur Denkschrift des deutschen Industrie- und Handelstages. Reichsverband der Automobilindustrie, 1930.

Ein Jahr Zusammenarbeit zwischen Lastkraftwagen und Eisenbahn. Hsg. v. „Deutsche Kraftverkehr e.G.m.b.H.", Berlin-Dahlem (o. J.).

v. Eltz-Rübenach: Das Kraftfahrgewerbe im organischen Aufbau des Verkehrs. Vortrag, gehalten auf der ersten Reichstagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe in Berlin, März 1936 (in: Der gewerbliche Kraftverkehr, Nr. 1, 1936.

Fischer: Abeichung — Stillegung? in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung, Nr. 20, 1936.

Frage und Antwort zum Problem: Gütertransport auf Eisenbahn und Kraftwagen. Pressedienst der Reichsbahn. Berlin, Juni 1932.

Frauendorfer, M.: Idee und Gestalt der ständischen Neuordnung. Berlin (o. J.).

Frielinghaus: Kommentar zum Gesetz über den Aufbau der gewerblichen Wirtschaft, Berlin 1936.

Fuhrmann, W.: Monopolisierung des Güterfernverkehrs, in: Der Deutsche Oekonomist, Nr. 15, 1932.

Geschäftsbericht des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder 1933/34.

Goudefroy: Die Reichsbahn im Güterkraftverkehr, in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung, Nr. 14, 1934.

Günther: Organisation der gewerblichen Wirtschaft und markt- und preisregelnde Verbände, in: Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung, Nr. 13, 1935.

Hamacher: Neuordnung oder endgültige Regelung des Güterfernverkehrs in Deutschland, in: Der Praktische Betriebswirt, 1935.

Hecht, R.: Die Frachtenbildung in der Rheinschiffahrt. Diss. Würzburg 1933.

Hein, Gg.: Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1936.

" Die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes, in: DVN, Ausgabe B Nr. 15, 1936.

Hüfner: Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft. Berlin 1936.
Kallwaß, A.: Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im deutschen Güterverkehr unter Berücksichtigung der Verhältnisse in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika, Greifswald 1933.
Katter: Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn (Vortrag, gehalten im Frühjahrskursus 1931 der Vereinigung für rechts- und staatswiss. Fortbildung in Köln).
" Die Reichsbahn und ihre Wettbewerber in der deutschen Verkehrswirtschaft, Vortrag, in: Die Reichsbahn, Nr. 9, 1932.
Kleemann, R.: Die Neuordnung der Unterelbe-Schiffahrt, in: Das Elbeschiff, Nr. 24, 1934.
Klein, R.: Die Kostenrechnung der Binnenschiffahrt. Berliner Diss., Bottrop 1934.
Kleinsorg, F. J.: Verkehrsrecht im Dritten Reich. Berlin 1936.
Klostermann, K.: Die Organisation der Güterschiffahrt auf der Elbe, Diss. Gelnhausen 1934.
Koenigs: Ergebnisse der Verkehrspolitik von 1935, in: DVN Nr. 3, 1936.
" Tarifpolitik — Verkehrspolitik. Vortrag, in: Verkehrstechnische Woche, H. 16/17, 1936.
" Der Monopolgedanke im Verkehrswesen, Vortrag, in: Verkehrstechnische Woche, Heft 45, 1936.
Kraus, A.: Die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn, Vortrag, in: Die Reichsbahn, Nr. 6, 1931.
Krause, A. C.: Organisation von Arbeit und Wirtschaft. Berlin 1935.
Linden, W.: Zur Neuregelung des Güterfernverkehrs, in: Die Deutsche Wirtschaftszeitung, Nr. 6, 1936.
" Das Problem der Leistungsvergütung im Güterfernverkehr, Vortrag, in: Ztg. d. Ver. Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Nr. 22, 1936.
Lüer, C.: Die Neuordnung der deutschen Wirtschaft, Frankfurt a.M., 1936.
Mayer: Die neue Organisation des deutschen Verkehrsgewerbes, in: Ztg. d. Ver. Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen, Nr. 28, 1936.
Meldestellenordnung der Schiffer-Betriebsverbände.
Mellerowicz, K.: Grundlagen nationaler Verkehrsorganisation, in: Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung.
" Zur Neuordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen in Deutschland, in: Betriebswirtschaftl. Bl., 3. H. 1935.

Merkert, E.: Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen. Berlin 1926.
Moormann, K.: Gemeinwirtschaftliche Gütertarifpolitik und Kraftverkehrsmonopol, in: Der Deutsche Oekonomist, 1932.
Most, O.: Güterfernverkehrsgesetz und Handelskammern, Duisburg 1935.
" Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Ein Kurzkommentar des Gesetzes vom 26. 6. 1935, in: Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung Nr. 15, 1935.
Müller, K. A.: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Der Kampf um die Notverordnung vom 6. Oktober 1931. Sonderdruck aus der Berliner Börsenzeitung Nr. 359, 1932.
Napp-Zinn: Deutsche Partikulier-Schiffahrt, in: Wasserstraßenjahrbuch 1926/27.
Nübel: Der Kleinschiffer auf der Elbe, in: Das Elbeschiff, Nr. 17, 1934.
" Vier Jahre Elbeschiffahrt unter dem Notgesetz, in: ZfBS Nr. 4/5, 1936.
Peters, H.: Die Satzungsgewalt innerstaatlicher Verbände, in: Handbuch des deutschen Staatsrechts, Bd. 2, Tübingen 1930.
Pfleiderer, E.: Die Organisationsbestrebungen in der Rheinschiffahrt, Diss. Würzburg 1935.
Piepenhagen: Die Stellung des gewerblichen Kraftverkehrs in der deutschen Verkehrswirtschaft, Bühl/B. 1936.
Pirath, C.: Eisenbahnen und Kraftwagen im öffentlichen Verkehrswesen, in: Die Reichsbahn, Nr. 6, 1932.
Platow, R.: Planwirtschaft in der Binnenschiffahrt auf der Elbe, der Oder und den märkischen Wasserstraßen, in: Der Deutsche Oekonomist, 1932.
" Die Kartellierung der mitteldeutschen Binnenschiffahrt, in: Der Deutsche Oekonomist, 1933.
" Die neue Binnenschiffahrtsorganisation, in: Der Deutsche Oekonomist, 1934.
Raskin, H.: Gütertransport — privat oder gewerblich? in: Der Deutsche Volkswirt, Nr. 45, 1936.
Reichsbahn und Kraftverkehr. Hsg. von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin, Jan. 30.
Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 1 u. 2, 1918.
Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder. Dresden, Jg. 1932/36.
Schlichting, W.: Schiene und Landstraße. in: DVN. Ausg. A Nr. 34, 1936.

Schmuck, H.: Die Rheinschiffahrt, ihre Organisation und betriebswirtschaftliche Technik. Diss. Borna-Leipzig 1928.

Schneider, J.: Das Notrecht der Binnenschiffahrt. Berlin 1933.

Scholz, W.: Grundlagen einer Verkehrsteilung zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr. Vortrag, Berlin 1930.

″ Die organische Eingliederung der Landstraße in das Verkehrssystem, in: Wirtschaftsheft 8 der Frkf. Ztg.

″ Die Stellung des „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes“ im Güterverkehr, in: Die Straße, Nr. 3, 1936.

″ Der Güterverkehr mit Kraftwagen nach dem Gesetz vom 26. Juni 1935. Vortrag, in: Der gewerbliche Kraftverkehr, Nr. 1, 1936.

Schreiber, E.: Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschiffahrt, in: Die Deutsche Volkswirtschaft, Nr. 30, 1936.

Schubert: Gemeinwirtschaftliche oder kapitalistisch privatwirtschaftliche Verkehrsbedienung? Sonderdruck aus: Deutsche Wirtschaftszeitung, Nr. 32, 1930.

Schütte: Kalkulation und Preisbildung in der Elbeschiffahrt, Diss. Harzburg 1933.

Schulze, W.: Güterfernverkehr, Durchführung des Gesetzes vom 26. Juni 1935, in: Wirtschaftsblatt Niedersachsen, Nr. 8, 1936.

Schulz-Kiesow: Zur Kartellbildung auf der Elbe, in: Hansa Deutsche Schiffahrts-Zeitung, Nr. 6, 1932.

″ Die Kartellierung der Elbeschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, Nr. 32, 1933.

Sogemeier, M.: Die öffentliche Hand in der privaten Wirtschaft, Berlin (o. J.).

Stahl, G.: Zusammenarbeit im Güterfernverkehr, in: Der Deutsche Volkswirt, 9. Jg.

Stegerwald: Allgemeiner Überblick über die Entwicklung des deutschen Verkehrswesens in der Nachkriegszeit, Vortrag, in: Die Reichsbahn, Nr. 23, 1930.

Stiewe: Bremens Lastwagen-Güterfernverkehr, in: Der Schiffsfrachtendienst, Nr. 16, 1936.

Stoll: Gegenwartsfragen des Güterverkehrs, in: Rhein-Main. Wirtschaftsztg. Nr. 21, 1936.

Strathus, H.: Neuordnung des Güterverkehrs. Verständigung zwischen Reichsbahn und Kraftverkehrswirtschaft, in: Der Deutsche Oekonomist, 1934.

Studt, E.: Die Struktur der deutschen Binnenschiffahrt, in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung, Nr. 14, 1934.

″ Gruppen und Kartelle, in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung, Nr. 8, 1936.

Studt, E.: Abeichung der Rheinschiffe? Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung zum Welker-Plan, in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung, Nr. 17, 1936.

Taschenkalender für die Rheinschiffahrt, Mainz.

Teschenmacher, H.: Handbuch des Aufbaues der gewerblichen Wirtschaft, Jg. 1935/36.

Teubert, O.: Die Binnenschiffahrt, Bd. I u. II, Leipzig 1912 und 1918.

Thelemann: Rheinschiffahrt in Konkurrenzsorgen, in: Der Deutsche Volkswirt, Nr. 7, 1936.

Treibe: Allgemeine Verkehrsfragen, Vortrag, in: Die Reichsbahn, Nr. 21, 1936.

" Zusammenarbeit von Schiene und Kraftwagen, Vortrag, in: Der gewerbliche Kraftverkehr, Nr. 1, 1936.

" Neuzeitliche Eisenbahnverkehrsfragen im Personen- und Güterverkehr, Vortrag, in: Die Reichsbahn, v. 10. 6. 1936.

Twiehaus: Der Schifferbetriebsverband für den Rhein, in: Der Rhein, Nr. 10, 1934.

Verein deutscher Spediteure e. V. Berlin, Sonderbericht v. 11. 11. 1932.

Vershofen, W.: Über die betriebswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Aufgaben der Organisationen der gewerblichen Wirtschaft, Frankfurt/M. 1936.

Vier Ströme: Eine Schiffahrt-Tagungsschrift der Magdeburgischen Zeitung zum Elbeschiffahrtstag 1935 in Hamburg, 29./30. 8. 35.

Vogt: Wandlungen im Schienenverkehr, in: Wirtschaftsheft 8 der Frkft. Ztg.

" Landstraße und Eisenbahnen. Vortrag, in: Die Reichsbahn, Nr. 21, 1930.

" Kraftverkehrsmonopol für den Güterfernverkehr, Hsg. v. Pressedienst der Reichsbahn, Berlin 1932.

" Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn verfolgen? in: Die Reichsbahn, 1932, Nr. 18.

Wagemann: Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen. Vortrag, in: Verkehrstechn. Woche, H. 16/17, 1936.

Wasserstraßenjahrbuch, München 1924 ff.

Welker, J.: Struktur und Wettbewerbslage der deutschen Binnenschiffahrt, in: Der Deutsche Volkswirt, 9. Jg.

Weike, F.: Der Aufbau der gewerblichen Wirtschaft mit Einschluß des Verkehrs, Berlin 1932.

Wesemann: Die heutige Stellung des gewerblichen Güterfernverkehrs, Vortrag, in: Verkehrstechn. Woche, H. 50, 1936.
Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender, Duisburg.
Winterhoff: Autotransportgemeinschaften im Güterfernverkehr, in: Wirtschaftsdienst Nr. 3, 1933.
Wohl, P. und Albitreccia, A.: Eisenbahn und Kraftwagen in 40 Ländern der Welt. Berlin 1935.
Wietfeld, E.: Organisationsprobleme in der Binnenschiffahrt, Kartelle in der Binnenschiffahrt, Köln 1933.
Zeitfragen der Binnenschiffahrt, in: Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Duisburg 1919.
Ziegler, O.: Schiene oder Straße? Prag 1934.

Zeitschriften.

An der Oder.
Arbeit und Staat, Ausgabe E: Kraftverkehr und Spedition.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Betriebswirtschaftliche Blätter.
Das Elbeschiff.
Das Rheinschiff.
Der Deutsche Fuhrherr.
Der Deutsche Oekonomist.
Der Deutsche Volkswirt.
Der Praktische Betriebswirt.
Der Rhein.
Der Schiffsfrachtendienst.
Deutsche Verkehrs-Nachrichten.
Deutsche-Schiffer-Zeitung.
Die Betriebswirtschaft.
Die Elbe.
Die Reichsbahn.
Die Rheinquellen.
Die Straße.
Die Wahrheit (Deutsche Schiffer-Zeitung).
Gesetzblatt der Freien Stadt Danzig.
Hansa, Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift.
Kartell-Rundschau.
Kraftverkehrs-Wirtschaft.
Kraftwagen-Betrieb.
Der Kraftwagen-Güterfernverkehr.
Reichsgesetzblatt.

Reichsministerialblatt.
Reichsverkehrsblatt.
Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung.
Ruhr und Rhein (Wirtschaftszeitung).
Verkehrstechnische Woche.
Wirtschaftsblatt Niedersachsen.
Wirtschaft und Verkehr.
Wirtschaftsdienst, Hamburg.
Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Zeitschrift für Betriebswirtschaft.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Berliner Börsenzeitung.
Berliner Tageblatt.
Breslauer Neueste Nachrichten.
Deutsche Allgemeine Zeitung.
Deutsche Bergwerks-Zeitung.
Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger.
Frankfurter Zeitung.
Hamburger Fremdenblatt.
Hamburger Nachrichten.
Kölnische Zeitung.
Magdeburgische Zeitung.
Mainzer Anzeiger.
Rheinisch-Westfälische Zeitung.
Völkischer Beobachter.
Westfälische Landeszeitung, Rote Erde.

A. Wesen und Ziele eines Verkehrs-Betriebsverbandes.

Die Verkehrs-Betriebsverbände sind eine Wirtschaftsform, die uns zum ersten Male mit Ausgang des Krieges gegenübertritt und die ihrem Charakter nach in ihren einzelnen Erscheinungen gewissen Schwankungen unterworfen gewesen ist. Der Grundzug sämtlicher bisher gegründeten Verkehrs-Betriebsverbände ist zwar der gleiche: ein Zusammenschluß einer bestimmten Verkehrsgruppe durch staatliche Verfügung zur Durchführung bestimmter Aufgaben unter Vermeidung erwerbswirtschaftlicher Betätigung und Erhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit des einzelnen Mitgliedes. In erster Linie sollen es marktregelnde Aufgaben sein, die der B.V. zu erfüllen hat, daneben können auch solche sozialer und kultureller Art treten, jedoch zeigt ein Rückblick auf die Entwicklung der einzelnen B.V., daß diese letzteren Funktionen, die immer nur eine Nebenbeschäftigung des Verbandes bilden dürfen, in einzelnen Fällen — so bei den Schiffer-Betriebsverbänden der Kriegs- und Nachkriegszeit — den ersten Platz einnahmen und damit den Sinn des Verbandes verwässerten.

Daß ein Verkehrs-B.V. auf grund eines staatlichen Hoheitsaktes ins Leben gerufen wird und seine Tätigkeit als Körperschaft des öffentlichen Rechts ausübt, wie es ein Charakteristikum für sämtliche bisher gegründeten Verkehrs-B.V. darstellt, ist für das Wesen des Verbandes als Wirtschaftsform an sich ohne Bedeutung. Es könnte auch ein freiwilliger Zusammenschluß einer bestimmten Verkehrsgruppe einen B.V. bilden, der im übrigen die gleichen Kennzeichen wie die heutigen Verkehrs-B.V. aufweisen würde. Als grundlegende Faktoren für das Vorhandensein eines Verkehrs-B.V. sind wohl die vorwiegende, aber nicht ausschließliche Befassung mit Aufgaben marktregelnder Art bei voller wirtschaftlicher Selbständigkeit des einzelnen Mitgliedes, sowie der Verzicht auf erwerbswirtschaftliche Betätigung anzusehen. Ein B.V. bildet keine wirtschaftliche, sondern nur eine organisatorische Einheit.

Die Entwicklung der Verkehrs-B.V. ist den Weg von den fast nur Berufsvertretungen gleichkommenden B.V. der Nachkriegsjahre, über die in Mittelstellung zwischen Kartell und Berufsvertretung befindlichen, aber noch mehr nach ersterem tendierenden heutigen Schiffer-B.V. bis zu dem ganz überwiegend Kartellcharakter aufweisenden Reichskraftwagen-Betriebsverband gegangen.

Grundlegende Zielsetzung eines Verkehrs-B.V. ist es, innerhalb des Verkehrszweiges, dessen Unternehmungen in dem B.V. organisiert sind, ein Ordnungswerk aufzubauen, durch das betriebswirtschaftlich oder volkswirtschaftlich drohende Schäden beschränkt oder ganz unterbunden werden können, und innerhalb dessen ein organischer Aufbau des er-

faßten Verkehrszweiges vollzogen werden kann. Inwieweit hierbei neben betrieblichen Aufgaben, die vorwiegend in der Herbeiführung einer gebundenen Marktordnung zur Vermeidung einer bei freier Konkurrenz zu erwartenden Marktzerrüttung liegen werden, Zielsetzungen sozialer und kultureller Art, die der wirtschaftlichen Hebung der Angehörigen des betreffenden Verkehrszweiges dienen sollen, vertreten werden können, muß den innerhalb der einzelnen Verkehrszweige bestehenden Voraussetzungen angepaßt werden, niemals darf aber diese Betätigung den Charakter der V.V. als marktordnende Organisationen verwischen.

B. Die Rechtsform der Verkehrs-Betriebsverbände.

Die Verkehrs-Betriebsverbände mußten, wenn sie ihr gestecktes Ziel erreichen wollten, in eine Rechtsform gekleidet werden, die in sich die Machtmittel verkörperte, um die einzelnen Mitglieder des Verbandes zur Einhaltung der getroffenen Anordnungen zu zwingen. Diese Forderung ist in der Errichtung der Verbände als Körperschaften des öffentlichen Rechts erfüllt worden, einer Rechtsform, wie sie auch sonst vielfach im Rechtsleben des Reiches, der Länder, Kommunen, Kirchen, Verbände usw. zu finden ist. Einer Körperschaft des öffentlichen Rechts werden vom Staate abgeleitete und diesem innewohnende Zwangsmittel und Machtbefugnisse übertragen, unter denen besonders die Rechtsetzungsbefugnis von Bedeutung ist. Der Verband kann also autonome Rechtsnormen aufstellen, die als obrigkeitliche Anordnungen für die dem Betriebsverbande angehörenden natürlichen oder juristischen Personen zwingenden Charakter besitzen.

Die Stellung der Mitglieder dem Verbande gegenüber beruht auf dem Grundsatze der Subordination, der im gesamten öffentlichen Recht herrschend ist. Hätte man die Verkehrs-B.V. als privatrechtliche Vereine gestaltet, dann wäre die Unterwerfung der Mitglieder unter die Anordnungen des Verbandes auf freiwilliger Grundlage erfolgt, womit keine Möglichkeit bestanden hätte, durch staatliche Zwangsmittel die Befolgung der Anordnungen zu erreichen. Als Körperschaft des öffentlichen Rechts ist der B.V. staatlicher Aufsicht unterstellt. Falls von ihm auf Grund der Befugnis zur Setzung autonomen Rechts Satzungen erlassen werden[1], bedürfen sie zu ihrer Gültigkeit staatlicher Zustimmung. Der Staat wacht also darüber, daß die von ihm an den B.V. delegierten Machtmittel in einer den Prinzipien des Staates entsprechenden Weise angewandt werden. Die autonomen Rechtsnormen der B.V. stehen in ihrer Wirksamkeit den Rechtsverordnungen gleich. Sie können somit durch formelles Gesetz und durch Gewohnheitsrecht aufgehoben oder geändert werden. Hat der B.V. als Körperschaft des öffentlichen Rechts gegenüber seinen Mitgliedern obrigkeitliche Machtbefugnisse, wird er dagegen privatrechtlich in gleicher Weise wie alle natürlichen und juristischen Personen berechtigt und verpflichtet, so daß er beispielsweise bei Beschäftigungsverträgen, bei Kauf oder Verkauf, bei Mietverträgen usw. wie jeder andere behandelt wird.

[1] Auf Grund der Befugnis zur Setzung autonomen Rechts beruhen die Satzungen der Schiffer-BV für die Elbe, die mitteldeutschen Wasserstraßen, die Oder und die ostdeutschen Wasserstraßen vom Januar/Februar 1933 (vgl. hierzu das Kapitel: Der innere Aufbau der Schiffer-BV, S. 22 ff. vorliegender Arbeit). Die am 15. September 1934 erlassenen Satzungen der Schiffer-BV sowie die am 4. Mai 1936 erlassenen Satzungen des Reichskraftwagen-BV beruhen auf Verordnungen des Reichsverkehrsministers.

C. Ursachen zur Bildung von Verkehrs-Betriebsverbänden.

In gewissem Sinne ist die Gründung sämtlicher Verkehrs-B.V. als eine Art Notmaßnahme zu betrachten, indem man Gefahren, die den Angehörigen einer bestimmten engumgrenzten Verkehrsgruppe oder einem ganzen großen Verkehrszweige und somit der gesamten Volkswirtschaft drohten, zu beheben versuchte. Am deutlichsten ist der Gedanke der Notmaßnahme in der Verordnung ausgesprochen, auf Grund derer unsere heutigen Schiffer-B.V. gegründet wurden und die als Untertitel die Bezeichnung „Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt" führt. Auch die Ausgestaltung der Betriebsverbände als staatliche Zwangsorganisationen in Form von Körperschaften des öffentlichen Rechts, die als solche zwar keine Notmaßnahme darstellt, zeigt doch in gewisser Hinsicht die Dringlichkeit der von den B.V. zu ergreifenden Aufgaben, indem man sie zu deren umfassenden Durchführung durch die zwangsweise Erfassung der Angehörigen der Verkehrsgruppe und der Möglichkeit, mit staatlicher Hoheitsgewalt aufzutreten, schneller bereit machen wollte.

Die Ursachen der Notlage der Verkehrszweige, die in einem B.V. zusammengefaßt wurden, lagen zwar nicht immer in derselben Richtung. Einmal war Untersetzung des Verkehrsmittelapparates, wie bei den Schiffer-B.V. der Nachkriegszeit, das andere Mal Übersetzung des Verkehrsmittelapparates, wie bei den heutigen Schiffer-B.V., schließlich beim Reichs-Kraftwagen-B.V. das volkswirtschaftlich schädigende Wettbewerbsverhältnis zwischen Kraftwagen und Eisenbahn der hauptsächliche Grund. Um im einzelnen die Ursachen, die die Gründung der Verkehrs-B.V. veranlaßten, zu erkennen, muß ein kurzer Rückblick auf die Lage der betreffenden Verkehrszweige vor Entstehung der Betriebsverbände geworfen werden.

D. Die Schiffer-Betriebsverbände.

I. Entstehung der während des Krieges und in der Nachkriegszeit errichteten Schiffer-Betriebsverbände.

a) Verkehrsgebiete, in denen Schiffer-Betriebsverbände zur Errichtung kamen, sowie die rechtlichen Grundlagen dieser Verbände.

Die gewaltig gestiegenen Transportmengen, die durch den Krieg und die damit verbundenen kriegswirtschaftlichen Transporte der deutsche Binnenverkehr zu bewältigen hatte, ließen eine Überbeanspruchung des gesamten Verkehrsapparates, speziell der mit der Hauptverkehrslast bebürdeten Eisenbahnen nicht vermeiden. Um die deutsche Volkswirtschaft vor der Gefahr plötzlich auftretender Transportkrisen im Binnenverkehr zu schützen oder diese, falls unvermeidbar, wenigstens abzuschwächen, beschloß man gegen Mitte des Krieges, einen bedeutenden Teil der Transporte von der Schiene auf den Wasserweg zu nehmen, nachdem auch schon eine teilweise Umlegung auf den Lastkraftwagen stattgefunden hatte.

Die Mobilmachung hatte 1914 die Mehrzahl der Schiffer während ihrer Fahrt getroffen, so daß die zur Gestellung Einberufenen ihre Kähne an den nächstgelegenen Landungsplatz geführt und dort vor Anker gelegt hatten, wo im Laufe des Krieges viele Kähne mangels jeglicher Pflege vermorscht und zum Teil gebrauchsunfähig geworden waren. Diese Umstände sowie der Mangel an schiffahrtskundigem Personal waren mit die Veranlassung dazu, daß man die Binnenschiffahrt in den ersten Jahren des Krieges längst nicht in dem Maße zur Bewältigung der Transporte herangezogen hatte, wie es ihrer Bedeutung innerhalb des deutschen Gesamtverkehrs entsprochen hätte[1].

Zur Ermöglichung der Umlegung eines größeren Verkehrsvolumens von der Schiene auf die Wasserstraße und einer geregelten Verkehrsbedienung auf letzterer, mußte, nachdem man zur Beschaffung des notwendigen Personals einen Teil der an der Front stehenden Kleinschiffer beurlaubt hatte, eine straffe Organisationsform der gesamten Kleinschiffahrt gefunden werden, die der Heeresverwaltung jederzeit quantitativ und qualitativ genügenden Tonnageraum zur Verfügung

---

[1] Außerdem boten die von Süden nach Norden gerichteten Läufe der bedeutendsten deutschen Wasserstraßen wenig Gelegenheit zur Beförderung der vornehmlich in Ost-West-Richtung gehenden Kriegsmaterialtransporte.

stellen konnte. Bisher hatte sich die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens (im folgenden abgekürzt mit: SchA), der die Binnenschiffahrt unterstand, zur Ausführung ihrer Transporte in erster Linie der Reedereien bedient, da diese dank ihrer durchorganisierten Betriebe eine reibungslose Abwicklung gewährleisten konnten; sollte aber jetzt eine stärkere Beteiligung der Binnenschiffahrt bei den kriegswirtschaftlichen Transporten erreicht werden, mußte auch die Kleinschiffahrt ohne Ausnahme in eine feste Organisation gebracht werden.

Teilweise waren die wenigen, nicht eingezogenen Kleinschiffer bisher schon wie dies auch in Friedenszeiten üblich war, von den Reedereien mitbeschäftigt worden. Auf dem Rhein hatten sich sogar mehrere Reedereien unter Mitwirkung von Partikulieren (Bezeichnung der Kleinschiffer im Stromgebiet des Rheins) zur Verteilung des von der Heeresverwaltung anfallenden Frachtgutes am 5. Dezember 1916 in der „Allgemeinen Verfrachtungsstelle der Rheinschiffahrt G.m.b.H." in Duisburg zusammengeschlossen. Eine große Anzahl Kleinschiffer jedoch waren ohne jede Organisation und nahmen Ladung an, wo sich ihnen gerade Gelegenheit bot, so daß die SchA niemals ein klares Bild von der im Augenblick zur Verfügung stehenden Tonnagemenge bekommen konnte. Da ein Zusammenschluß sämtlicher Kleinschiffer eines Stromgebietes auf freiwilliger Grundlage nicht möglich erschien, erließ der Bundesrat im Jahre 1917 eine Verordnung[2], die ihm das Recht in die Hand gab, jederzeit sämtliche Kleinschiffer eines Stromgebietes in einer staatlichen Zwangsorganisation, die in die Form einer Körperschaft des öffentlichen Rechts gekleidet wurde, zu vereinigen. Wie aus dieser Bezeichnung hervorgeht und es auch in der Verordnung selbst ausgesprochen ist, sollten die Aufgaben dieser zu gründenden Verbände vornehmlich auf betrieblichem Gebiet liegen, wenn auch nebenher soziale Bestrebungen nicht unberücksichtigt zu bleiben brauchten.

Verschiedene Umstände verhinderten es, daß von dieser Verordnung während des Krieges, von einer wenig bedeutenden Ausnahme abgesehen[3], überhaupt Gebrauch gemacht wurde. Erst nach Kriegsende, als in Deutschland ein allgemeines Verkehrschaos herrschte und eine geregelte Verkehrsbedienung zur Durchführung der Transporte der Übergangswirtschaft dringend erforderlich war, erinnerte man sich der Bundesratsverordnung und ließ mehrere Schiffer-Betriebsverbände (im folgenden abgekürzt: SBV) ins Leben treten. Kurz hintereinander nahmen ihre Tätigkeit auf:

Schiffer-Betriebsverband der märkischen Wasserstraßen, Berlin, am 14. 2. 1919;

Schiffer-Betriebsverband für die Oder, Breslau, am 1. 3. 1919;

Schiffer-Betriebsverband für das Stromgebiet der Elbe, Hamburg, am 20. 3. 1919;

---

[2] Bekanntmachung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 (RGBl. I 1917 Nr. 147 S. 720).

[3] Es handelt sich um den im Jahre 1918 gegründeten Betriebsverband der oberländischen Kanalschiffahrt.

Schiffer-Betriebsverband für die pommerschen Gewässer, Stettin, am 10. 4. 1919;

Schiffer-Betriebsverband für die ostpreußischen Wasserstraßen, Tilsit, am 28. 5. 1919.

Das Verbandsgebiet des SBV für die Oder und des SBV für die Elbe deckte sich im wesentlichen mit dem Lauf der beiden Ströme[4], einschließlich der natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen, soweit diese nicht zum Gebiet des SBV der märkischen Wasserstraßen gehörten oder eine besondere Regelung getroffen war[5]. Die Bezirksgrenze des SBV der märkischen Wasserstraßen bildeten Elbe und Oder; der pommersche Verband umfaßte den Unterlauf der Oder nebst ihren Nebenwasserstraßen, das Papenwasser und das Stettiner Haff, der ostpreußische Verband endlich bezog sich auf die Wasserstraßen der Provinz Ostpreußen nebst Kurischem und Frischem Haff, einschließlich Drausensee, soweit diese nicht zum Gebiet des SBV der oberländischen Kanalschiffer gehörten. Die rechtliche Grundlage aller dieser Verbände bildet die oben erwähnte Bundesratsverordnung nebst den auf Grund dieser Verordnung von der SchA im Reichsanzeiger erlassenen Satzungen.

b) Zweck und Aufgabenkreis und deren Verwirklichung in der Praxis.

Die Betriebsverbände der Nachkriegszeit verdienten nur mit gewissen Einschränkungen ihren Namen. Denn während ein B.V. in erster Linie eine Vereinigung zur Erreichung wirtschaftlicher Ziele, wie sie z. B. in diesem Falle in der direkten Vermittlung von Frachtgeschäften, Bindung an feste Frachtsätze, gleichmäßige Verteilung des anfallenden Frachtgutes oder ähnlichem bestanden hätten, also eine Kartellierung einer bestimmten Wirtschaftsgruppe darstellen soll, erschöpften sich die Aufgaben dieser Betriebsverbände vornehmlich in dem Bestreben, durch mehr einer berufsständischen Vertretung zukommende Institutionen sozialer Art, wie gemeinsame Beschaffung von Mannschaften und Betriebsgegenständen, Unterweisung in kaufmännischen und Rechtsfragen, Einrichtung von Schifferschulen usw., die Leistungsfähigkeit der Kleinbetriebe zu heben. Immerhin lassen sich eine Reihe Punkte anführen, die eine Behandlung jener Vorläufer unserer heutigen Betriebsverbände im Rahmen dieser Arbeit nicht nur als rein historischen Rückblick, sondern auch als Vergleichsmöglichkeit rechtfertigen.

Der Aufgabenkreis, der den Betriebs-Verbänden in wirtschaftlicher Hinsicht laut ihrer Satzung[6] zufiel, war bei ihrer Gründung z. T. schon

---

[4] Die Oder von Ratibor bis Stettin (einschließlich Westeroder zwischen Gartz und Stettin), die Elbe von der böhmischen Grenze bis Brunsbüttel.

[5] Nicht in das Verbandsgebiet gehörten die Warthe im Bereich des SBV für die Oder und der Kaiser-Wilhelm-Kanal im Bereich des SBV für das Stromgebiet der Elbe.

[6] § 2 Ziff. 2 der Satzungen lautet: Zwecke des Verbandes sind: Bereithaltung und Ausnutzung der Binnenschiffe für Transporte der Kriegs- und Übergangswirtschaft.

überholt oder stand in Gefahr, in kürzester Zeit einer Berechtigung zu entbehren. Die Transporte der Übergangswirtschaft mußten in absehbarer Zeit einmal abgewickelt sein, wonach entweder ein neuer Aufgabenkreis gefunden werden mußte, oder der Daseinszweck der Verbände entfallen war, und ihr Bestehen höchstens noch in der Form des Kleinschifferverbandes, also in Beschränkung auf das rein soziale und standespolitische Gebiet gerechtfertigt erscheinen konnte. Die Entwicklung nahm den letzten Weg.

Um eine gleichmäßige Verteilung des von der SchA zur Verladung kommenden Frachtgutes an die Mitglieder der SBV durchzuführen, errichtete die SchA an den Hauptverladeplätzen, wie Hamburg, Berlin, Stettin Breslau, Meldestellen, in denen auch der Betriebsverband durch Entsendung von Mitgliedern sich Kontrollrechte gewahrt hatte. Die Mitglieder der SBV meldeten ihre Leertonnage unter Vorlegung der Leerbescheinigung und der Mitgliedskarte bei der Meldestelle an und wurden hierauf der Reihe nach, soweit der betreffende Kahn für die zu übernehmende Ladung geeignet war, beladen, wobei der Schiffer die ihm zugewiesene Ladung bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe übernehmen mußte und sich den Frachtbestimmungen unterwarf. Als Gegenleistung verpflichteten sich die Reedereien, die Prokureure[7] und die Genossenschaften, ihren sämtlichen Bedarf an Kahnraum, der über ihren eigenen hinausging, aus den Meldestellen zu entnehmen. So einfach diese Regelung war und so gut sie ihre Funktionen bei einer wirklich straffen Organisation sowohl zur Zufriedenheit der Reedereien als auch der Kleinschiffer hätte ausüben können, so bewährte sie sich doch nur in bescheidenem Maße. Denn obwohl die SBV in ihrer Eigenschaft als Körperschaften des öffentlichen Rechts und staatliche Zwangsorganisationen vom Staate abgeleitete Rechtsbefugnisse hatten, konnten sie doch nicht das Aufkommen von Außenseitern verhindern, die die gesetzte Ordnung durchbrachen und damit den Wert der Maßnahmen vielfach illusorisch machten. Die Gründe hierfür werden in der damaligen Staatsführung zu suchen sein, die viel zu stark mit anderen Dingen belastet und noch dazu nicht konsolidiert genug war, um ihre Macht wirksam zur Geltung zu bringen.

Noch bevor überhaupt die SBV ihre Tätigkeit aufgenommen hatten, hatte schon in einzelnen Kreisen der Binnenschiffahrt eine heftige Agitation gegen sie eingesetzt. Teilweise sah man in der Errichtung der Verbände den ersten Schritt zu einer Vollsozialisierung der Binnenschiffahrt[8], teilweise versuchte man überhaupt, dem Staate das Recht, B.V.

---

[7] Prokureure: Ausdruck für Makler in der Binnenschiffahrt, besonders gebräuchlich in der Elbe-Schiffahrt.

[8] Aus den Reden auf der Jahreshauptversammlung des „Hamburger Vereins für Flußschiffahrt e.V." am 13. 2. 1919: „Aus solcher kleinen Zwangsinnung wie jetzt auf den märkischen Wasserstraßen würde aber totsicher eine größere".
Auch der „Conzessionierte Sächsische Schifferverein zu Dresden" wandte sich auf seiner Hauptversammlung am 28. 3. 1919 gegen die SBV.

zu errichten, abzusprechen[9]. Beide Annahmen müssen jedoch als irrig angesehen werden. Denn die Zusammenfassung der Kleinschiffahrt war ohne Zweifel zunächst als Notmaßnahme, die nicht als Vorstufe der Vollsozialisierung anzusehen ist, gedacht; zwar wohl mehr, um der SchA einen Überblick über die jeweils zur Verfügung stehende Tonnage zu geben als um der Kleinschiffahrt im Augenblick wirtschaftliche Vorteile zu gewähren. Ebenso konnte das Recht, SBV ins Leben zu rufen, dem Staate keinesfalls streitig gemacht werden, denn sämtliche Verordnungen des Bundesrats waren, soweit nicht durch besondere Verfügung aufgehoben, weiterhin in Kraft geblieben[10].

Zunächst geschah die Vermittlung des Frachtraums der B.V. durch die von der SchA eingerichteten sogenannten Zentralmeldestellen, später gingen die Meldestellen zum Teil in die Verwaltung der B.V. über, unterstanden aber einem aus Mitgliedern der von der SchA gebildeten Frachtenausschüsse, der Reedereien und des Betriebsverbandes eingesetzten Aufsichtsorgane. Auf der Oder kam es zu einer leidlichen Zusammenarbeit zwischen Reederei und Kleinschiffahrt auf Grund von zwischen den Verwaltungen der Reedereien und den SBV getroffenen Vereinbarungen über die Verteilung der damals das Hauptkontingent der Ladung stellenden Erzmengen. Ein ungefähres Bild, wie sich diese Ladungen auf Reedereien und Kleinschiffskahnraum verteilen, gibt die für das Jahr 1920 in Prozentsätzen erfolgte Aufstellung der auf der Oder beförderten Erzmengen. Es beförderten die Reedereien[11]

	mit Kleinschiffskahnraum in %	mit Reedereikahnraum in %
Caesar Wollheim	30	70
Schles. Dampfer-Komp.	39	61
Friedländer	31	69
Josef Schalscha	20	80
Ostreederei	—	über 90

Im übrigen kam es kaum irgendwo zu einer wirklich befriedigenden Zusammenarbeit. Unterbietungen der Frachtsätze durch Außenseiter und Nichteinhaltung der eingegangenen Verpflichtungen auf Seiten der Reedereien und der SBV waren an der Tagesordnung. Diese Umstände brachten es mit sich, daß man, nachdem die Transporte der Übergangswirtschaft abgewickelt waren und ein neuer Aufgabenkreis nicht gefunden wurde, begann, die BV als überflüssig zu betrachten. In den Reihen der Kleinschiffahrt selbst wurde der Wert, der in einer geregelten Frachtenzuleitung und Garantierung angemessener Frachtsätze lag, nicht erkannt; man fühlte sich im Gegenteil gebunden und hoffte, im

---

9 So im Hamburger Fremdenblatt Nr. 79 vom 12. 2. 1919, wo die Behauptung aufgestellt wird, daß die Bundesratsverordnung nicht mehr zu Recht bestände.

10 Bekanntmachung über die Gültigkeit der während des Krieges von dem Bundesrate, dem Reichskanzler, der Heeresverwaltung und den militärischen Befehlshabern erlassenen wirtschaftlichen Verordnungen vom 28. 12. 1918 (RA Nr. 9 v. 13. 1. 1919).

11 Entnommen der Zeitschrift „An der Oder", Breslau Nr. 3 v. 2. 2. 1921.

freien Markt bessere Beschäftigungsmöglichkeiten zu erreichen. Die Erwägung, im freien Spiel von Angebot und Nachfrage niedrigere Frachtsätze für gecharterten Kleinschiffsraum herauszuschlagen, ließ auch die Reedereien gegen das Weiterbestehen der BV eintreten. So schritt schließlich der Staat zur Auflösung der SBV und stellte gleichzeitig den Kleinschiffern der betreffenden Stromgebiete anheim[12], sich zu entscheiden, ob sie wenigstens in der Form des Kleinschifferverbandes weiterbestehen wollten, um nicht auch der Vorteile auf sozialem Gebiet, die in einem festen Zusammenschluß liegen, verlustig zu gehen. Die im Sommer 1922 durchgeführten Abstimmungen über diese Frage ließen in der Mehrzahl der Verbände das Streben nach völliger Freiheit erkennen. Lediglich der SBV für die Oder und der SBV der oberländischen Kanalschiffer vollzogen ihre Überführung in einen Kleinschifferverband.

c) Der innere Aufbau.

Der innere Aufbau sämtlicher Nach-Kriegs-SBV vollzog sich, von geringen Ausnahmen in verwaltungstechnischer Hinsicht abgesehen, zunächst unter einheitlichen Gesichtspunkten. Die Satzungen, die über den inneren Aufbau der Verbände bestimmten, wurden von der SchA innerhalb weniger Monate für die einzelnen Verbände getrennt erlassen[13]. Aus drei Organen baute sich die Verwaltung der Verbände auf: der Versammlung der Mitglieder, dem Vorstand und dem oder den Geschäftsführer(n). Die Mitgliederversammlung umfaßte die Gesamtheit der Mitglieder[14]. Das Stimmrecht — jedes Mitglied führte eine Stimme — war übertragbar. Auf Grund schriftlicher Vollmacht konnte sich je ein nicht anwesendes Mitglied durch ein anwesendes vertreten lassen[15]. Die Befugnisse der Mitgliederversammlung waren ziemlich beschränkt. Zwar besaß sie das Recht, den Vorstand bzw. dessen Vorsitzenden (der zugleich auch Vorsitzender der Mitgliederversammlung war) zu wählen, jedoch konnte sie jenes Recht nur bei zwei (in den Verbänden für das Stromgebiet der Elbe und für die Oder nur bei einem) von den fünf Mitgliedern des Vorstandes ausüben und auch so war das Ergebnis dieser

[12] Aufhebung der Bekanntmachung des Bundesrats über die Errichtung von Betriebsverbänden vom 18. 8. 1917 und die Errichtung von Kleinschifferverbänden vom 19. 5. 1922. (RGBl. II 1922 S. 129).

[13] Am 14. 2. 1919 für den SBV der märkischen Wasserstraßen (RA Nr. 38 v. 14. 2. 19), am 28. 2. 1919 für den SBV für die Oder (RA Nr. 50 v. 28. 2. 19), am 19. 3. 1919 für den SBV für das Stromgebiet der Elbe (RA Nr. 64 v. 19. 3. 19), am 10. 4. 1919 für den SBV der pommerschen Gewässer (RA Nr. 83 v. 10. 4. 19) und am 28. 5. 1919 für den SBV für die ostpreußischen Wasserstraßen (RA Nr. 121 v. 28. 5. 19).

[14] Mitglied war, wer in der Regel nicht mehr als 2 Binnenschiffe besaß (ausgenommen Dampferbesitzer, Gesellschaften und die nicht als Kleinschiffer angesehenen Besitzer von Binnenschiffen) und im Bezirk der betreffenden Wasserstraßen seinen Wohnsitz hatte. Nicht erwähnt ist in der Satzung, ob diese Binnenschiffe der Personen- oder Güterbeförderung dienen mußten. Jedoch kommen, nach dem Zweck der SBV zu urteilen, nur zur Güterbeförderung benutzte Schiffe in Frage.

[15] Vgl. die Gestaltung der Stimmrechtsübertragung bei den 1932 gegründeten SBV (vgl. hierzu Kapitel „Der innere Aufbau der SBV", S. 22 ff.).

Wahl nicht definitiv, da erst die endgültige Ernennung des betreffenden Vorstandsmitgliedes durch die SchA die Bestellung rechtsgültig machte. Die übrigen drei bzw. vier Vorstandsmitglieder[16] wurden von den in dem betreffenden Gebiet tätigen Kleinschiffergenossenschaften oder Kleinschiffervereinen gestellt[17], denen damit ein maßgeblicher Einfluß auf die Politik der Verbände eingeräumt wurde. Eine Konzession machte man den Mitgliedern der SBV damit, daß man ihnen das Recht einräumte, den Vorsitzenden und den stellvertretenden Vorsitzenden, deren Stimmen bei Stimmengleichheit bei Abstimmung innerhalb des Vorstandes den Ausschlag gaben, durch die Versammlung der Mitglieder wählen zu lassen. Die Befugnisse des Vorstandes erstreckten sich vornehmlich auf die Überwachung der Durchführung der von der Mitgliederversammlung gefaßten Beschlüsse. Er stellte weiterhin den Jahresabschluß auf, erstattete Rechenschaftsbericht an die SchA und die Mitgliederversammlung, verhängte Ordnungsstrafen, bestimmte den Zeitpunkt der Einzahlung der Beiträge[18], die im übrigen von der SchA festgesetzt wurden, bestellte den Geschäftsführer sowie andere Verbandsangestellte und erledigte wichtige, insbesondere die den Verband rechtlich verpflichtenden Angelegenheiten. Die Führung der laufenden Geschäfte lag bei dem Geschäftsführer, dem auch der Vorstand die an sich ihm selbst vorbehaltenen Rechte, wie das der verpflichtenden Zeichnung, übertragen konnte. Die Mitglieder hatten ganz allgemein die Pflicht, die Zwecke des Verbandes zu fördern, insbesondere mußten sie die ihnen

---

[16] Von diesen mußten zwei nicht zugleich Mitglieder des SBV sein, die in der Mitgliederversammlung auch kein Stimmrecht besaßen. Ausgefüllt wurden diese Posten zumeist mit den Direktoren der Transportgenossenschaften.

[17] Dies war für den SBV der märkischen Wasserstraßen die Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. (stellte 2 Vorstandsmitglieder) und der Zentralverband der Schifferinnungen, -Vereine und Freunde der Binnenschiffahrt e.V. in Berlin (stellte ein Vorstandsmitglied); für den SBV für die Oder der „Verein selbstfahrender Schiffer zu Cosel-Oderhafen e.V., die Schifferinnung zu Rattwitz, die „Viktoria"-Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer e.G.m.b.H. in Breslau und die Dampfergenossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer e.G.m.b.H. in Fürstenberg/Oder (stellten alle je ein Mitglied); für den SBV für das Stromgebiet der Elbe: der Zentralausschuß der Privatschiffervereine in Magdeburg (stellte zwei Vorstandsmitglieder), die Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H., Zweigstelle Hamburg und die Reederei der Saaleschiffer A.G. in Halle/S. (stellten je ein Vorstandsmitglied); für den SBV der pommerschen Gewässer: die Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H., Zweigstelle Stettin, die Schifferinnung zu Ückermünde und die Schifferinnung Pölitz (stellten je ein Vorstandsmitglied); für den SBV für die ostpreußischen Wasserstraßen der Ostpreußische Schifferverein in Tilsit (stellte zwei Vorstandsmitglieder) und die Schifferinnung in Elbing (stellte ein Vorstandsmitglied).

[18] Sie wurden durch den Tonnageraum der Schiffe bestimmt und betrugen für das Jahr 1919 im SBV der märkischen Wasserstraßen und der Oder 4 Pfg. pro Tonne Tragfähigkeit, im SBV für das Stromgebiet der Elbe, der pommerschen Gewässer und der ostpreußischen Wasserstraßen 6 Pfg. pro Tonne Tragfähigkeit. Im Laufe der nächsten Jahre erfuhren sie eine der Geldentwertung entsprechende Erhöhung und betrugen z. B. im SBV für die Oder im Jahre 1920 12 Pfg. und 1921 40 Pfg. pro Tonne Tragfähigkeit.

von der SchA überwiesenen Transporte der Kriegs- und Übergangswirtschaft ausführen und der SchA nach Einnahme jeder neuen Ladung über ihren Aufenthaltsort usw. berichten, um dieser eine Kontrolle über die Innehaltung der Verfrachtungsbedingungen zu ermöglichen.

Die ursprünglichen Satzungen der drei bedeutendsten SBV, nämlich der für das Stromgebiet der Elbe, für die Oder und der märkischen Wasserstraßen wurden nach etwas mehr als einjähriger Dauer aufgehoben und am 10. Juli 1920 durch neue, von der Schiffahrts-Abteilung beim Reichsverkehrsministerium (der Nachfolgerin der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens) erlassene Satzungen ersetzt[19]. Grundlegende Veränderungen brachten diese neuen Satzungen gegenüber den bisherigen kaum. Der Aufgabenkreis erfuhr in einigen Punkten eine Erweiterung, die aber nur einen weiteren Ausbau auf standespolitischem Gebiet, wie Förderung des Genossenschaftswesens, Vertretung der Kleinschiffahrt bei Abschluß von Tarifverträgen mit den Verbänden der Schiffsmannschaften usw. brachten, so daß mit Einführung dieser Satzungen die Verbände noch mehr als bisher in ihren Zielen sich von ihren eigentlichen Aufgaben entfernten und sich denen eines reinen Kleinschifferverbandes widmeten. Mitglieder waren wie bisher alle Kleinschiffer, die in dem in Frage kommenden Stromgebiet ihren Wohnsitz hatten. Eine genauer definierende Bestimmung, wer in der Regel als Kleinschiffer anzusehen ist, war diesmal nicht getroffen. Als einschneidendste Veränderung ist die Zusammensetzung des Vorstandes zu erwähnen. Durch die Erhöhung der Zahl der Vorstandsmitglieder auf 15 (im SBV für die Oder auf 16), von denen nur drei (im SBV für die Oder vier) nicht Mitglieder des Verbandes sein mußten, wollte man vielleicht eine breitere Basis schaffen, um möglichst viele Mitglieder an der Führung und damit auch der Verantwortung teilnehmen zu lassen, machte aber dadurch den Vorstand zu einem schwerfälligen Instrument. Ein Kennzeichen hierfür bot das neuerrichtete Institut eines geschäftsführenden Ausschusses, eine Art Rumpfparlament, das aus 5 aus der Mitte des Vorstandes gewählten Mitgliedern, unter denen sich der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende befinden mußten, bestand und an das der Gesamtvorstand ganz allgemein oder für jeden einzelnen Fall besonders die Führung der Geschäfte delegieren konnte. Den schon bestehenden Verbänden, Genossenschaften usw. räumte man nur im SBV für das Stromgebiet der Elbe wiederum durch Besetzung von Vorstandsstellen bedeutenden Einfluß ein[21]. Im Gebiet des SBV der märkischen Wasserstraßen standen ihnen dagegen nur zwei Mitgliederplätze im Vorstand zur Verfügung[22] und im SBV für die Oder wurden sämtliche Vorstandsmitglieder von der Versammlung der Mitglieder gewählt.

---

[20] RA Nr. 151 vom 10. 7. 1920.

[21] Von 15 Vorstandsmitgliedern wurden 14 gestellt und nur eins von der Mitgliederversammlung gewählt. Je 4 entsandten: die Schiffseignergenossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb in Hamburg die Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H., der Schiffseignerverband der Saaleschiffer, Halle a. d. S. und 2 die Transportgenossenschaft der Mecklenburgerschiffer in Dömitz a. d. Elbe.

[22] Diese wurden von der Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. besetzt.

II. Struktur und Wettbewerbslage in der Binnenschiffahrt vor Gründung der jetzigen Schiffer-Betriebsverbände.

In der Binnenschiffahrt hatten sich, nachdem die Nachkriegs-SBV aufgelöst waren[23], im Fahrtgeschäft die beiden Schiffahrtsgruppen Reedereien und Kleinschiffer unter fast den gleichen Voraussetzungen wie vor dem Kriege gegenübergestanden. Die Kleinschiffer waren auf dem Rhein überwiegend, auf der Elbe, den mitteldeutschen Wasserstraßen, der Oder und den ostdeutschen Wasserstraßen[24] zum großen Teil in Ergänzungsfunktion der Reedereien tätig, d. h. die Reedereien griffen in Zeiten großen Ladungsangebotes, bei Kleinwasser und der dadurch unmöglichen Vollauslastung der Kähne auf Kleinschiffraum zurück, einzelne Reedereien, deren Kapazität an Schleppkraft die an eigenem Kahnraum überstieg, waren sogar, um ihre Schleppkapazität voll ausnutzen zu können, auf dauernde Ergänzung durch Kleinschiffsraum angewiesen und schlossen deshalb z. T. langfristige Transportverträge mit den Kleinschiffern ab[25]. Neben dieser Ergänzungsfunktion, die, wie schon erwähnt, besonders auf dem Rhein von Bedeutung war, bekamen die Kleinschiffer durch ihre genossenschaftlichen Organisationen, durch Spediteure ohne eigenen Schiffsraum und durch Makler Ladung zugewiesen. Solange sich Ladungsangebot und Raumnachfrage in angemessener Relation bewegten, war für die Kleinschiffer im großen ganzen genügend Beschäftigungsmöglichkeit vorhanden, wenn auch die in der Ergänzungsfunktion liegenden Nachteile nie völlig ausgeschaltet werden konnten, und man schon früher versucht hatte, für die Kleinschiffer besondere Organe der Frachtenzuleitung zu schaffen[26]. Als sich jedoch das Verhältnis zwischen Ladung und Schiffsraum im Laufe der Jahre immer weiter zu Ungunsten des letzteren verschob, brach für die gesamte Binnenschiffahrt, besonders für die Kleinschiffahrt, eine Notzeit an. Zwar wurden auch die Reedereien durch die Einschrumpfung der Gütermengen oder umgekehrt durch die übermäßige Aufblähung der Tonnagemenge stark betroffen, besonders da sie infolge ihres durch den großen Verwaltungsapparat bedingten verhältnismäßig starken Anteils an fixen Kosten hohe Verluste bei Auflegung ihrer Schiffe zu tragen hatten; jedoch stand ihnen immerhin eine größere Kapitalkraft zur Verfügung, außerdem konnten sie durch ihre Landanlagen immer noch eine gewisse Gütermenge an sich ziehen. Die Kleinschiffahrt dagegen wurde, da die Reedereien kaum für ihren eigenen Kahnraum Beschäftigung fanden, aus der Ergänzungsfunktion immer weiter in die Wettbewerbsfunktion gedrängt. Die Folgen waren schließlich ein Wettbewerb um jeden Preis, so daß auf die Dauer eine völlige Frachtenzerrüttung eintrat. Auch in den Gebieten, wo die Kleinschiffahrt zum großen

---

[23] Vgl. die Ausführungen auf Seite 5 ff.

[24] Die Weser, das westdeutsche Kanalnetz und die Donau haben hier keine Berücksichtigung gefunden, da die Organisierung der Kleinschiffer im SBV dort nicht durchgeführt wurde.

[25] Vgl. die Ausführungen auf Seite 54 ff. u. 56 ff.

[26] Vgl. die Ausführungen auf Seite 30 ff.

Teil ihre Transporte durch ihre eigenen Genossenschaften oder selbständige Makler zugewiesen erhielt, wurde durch die Verknappung der Güterdecke ein ungesunder Wettbewerb zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt hervorgerufen, der die Beteiligten zur Senkung der Frachten bis zu den Selbstkosten und noch darunter zwang.

III. Entstehung und rechtliche Grundlagen der heutigen Schiffer-Betriebsverbände.

a) Schifferbetriebsverband für die ostdeutschen Wasserstraßen.

Der ostpreußische Schiffer-BV, nach seinem Verbandsgebiet, Mitgliederzahl und darin erfaßter Tonnagemenge der kleinste der deutschen SBV, spielt trotzdem für das Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen eine wichtige Rolle.

Sein Vorläufer aus den Jahren 1919—1922 hatte das Schicksal der übrigen seinerzeitigen SBV geteilt und war im Frühjahr 1922 aufgelöst worden. Der heutige Verband begann seine Tätigkeit im Herbst 1932[27]. Die rechtliche Grundlage seiner Errichtung beruht auf der schon im Frühjahr desselben Jahres am 25. April 1932[28] erlassenen Verordnung. Kurze Zeit später am 13. 5. 1932[29] folgte die tatsächliche Gründung. Dieser Verband konnte gleich dem später behandelten mitteldeutschen Schiffer-BV[30] auf ein ausgebautes Genossenschaftswesen zurückgreifen. Die „Ostdeutsche Schiffertransportgenossenschaft e.G.m.b.H." umfaßt ca. 75% der ostpreußischen Kleinschiffer mit 81 000 Tonnen Kahnraum und wird in Personalunion mit dem Betriebsverband geleitet[31]. Jedoch mußte trotzdem eine Erfassung sämtlicher Kleinschiffer ohne Ausnahme in einer straffen Organisation erfolgen, wenn die wirtschaftliche Lage der Kleinschiffer, die hier wie auch auf den anderen Stromgebieten zu Befürchtungen Anlaß gab[32], eine Besserung erfahren sollte. Zunächst wurden nicht die Kleinschiffer sämtlicher ostpreußischen Wasserstraßen von dem BV erfaßt. Die masurischen Seen, also fast der gesamte südliche Teil des ostpreußischen Wasserstraßengebietes, deren Schiffahrt in keinem Zusammenhang mit der ostpreußischen Binnenschiffahrt steht, sowie der oberländische Kanal, dessen Kleinschiffahrt früher einen besonderen BV gebildet hatte, später in der „Betriebsgenossenschaft der oberländischen Kanalschiffer e.G.m.b.H., Elbing" vereinigt war

---

27 Vgl. Z. f. BS 1933 Nr. 3 S. 99.
28 RA Nr. 99 v. 28. 4. 1932.
29 Nach einer Veröffentlichung des ostpreußischen SBV vom August 1933.
30 Vgl. auch Seite 17 ff.
31 Vgl. ZfBS 1933 Nr. 3 S. 99.
32 Die Kleinschiffer Ostpreußens waren fast durchschnittlich zu 60% verschuldet (nach Veröffentlichung des ostpreußischen SBV vom August 1933).

und eine in sich geschlossene Schiffahrtsgruppe bildete, waren außerhalb des Verbandsbereiches des ostpreußischen SBV geblieben. Als die Verordnung vom 15. September 1934[33] auch diesen Verband in seinem inneren Aufbau umgestaltete, regelte man auch die Abgrenzung des Verbandsgebietes neu und bezog jetzt die gesamten ostpreußischen Wasserstraßen einschließlich des Frischen und Kurischen Haffs mit in das Verbandsgebiet ein. Letztere waren zwar bisher auch schon als zum Verbandsgebiet gehörig betrachtet worden, ohne daß sie in der Verordnung besondere Erwähnung gefunden hätten. Rein äußerlich änderte man mit der Verordnung vom 15. Dezember 1934 den Namen des Verbandes in die heutige offizielle Bezeichnung „SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen" um. Mitglied des Verbandes ist in der Regel, wer mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerbsmäßig Güter für andere befördert[34] (§ 1 Abs. 2 der VO vom 25. 4. 1932). Diese Bestimmung ist nur als eine Art Rahmenbestimmung aufzufassen, ohne daß bei dem Besitz von drei Binnenschiffen gerade die Grenze zwischen Kleinschiffer und Reeder gezogen werden sollte. Der eigentliche Anhaltspunkt der Zugehörigkeit zum Verband, daß der Schiffseigner die Schiffahrt selbst praktisch betreiben muß, bleibt in der Verordnung unausgesprochen[35]. Als Sitz des Verbandes wurde Königsberg bestimmt, während der Nachkriegsverband seinen Sitz in Tilsit gehabt hatte.

b) Schifferbetriebsverband für die Oder.

Der SBV für die Oder ist der einzige der heute bestehenden SBV, der seit dem 1. März 1919 ohne Unterbrechung tätig gewesen ist. Betrachtet man jedoch diese Tätigkeit im Hinblick auf die Erfüllung der Aufgaben eines BV, so muß man zu dem Ergebnis kommen, daß seit dem 19. 5. 1922[36] im Stromgebiet der Oder kein SBV, wie der Name auch weiterhin lautete, sondern ein Kleinschifferverband seine Funktionen ausübte. Auch die gesetzliche Bestimmung, die den aus Gründen der Kriegs- und Übergangswirtschaft gebildeten Betriebsverband aufhob, spricht nicht von der Weiterführung der Organisation im Sinne eines SBV, sondern von der Errichtung von Kleinschifferverbänden; desgleichen führt auch das Gesetz vom 19. 5. 1922 in § 5 ausschließlich auf das soziale Gebiet sich erstreckende Aufgaben als die des Verbandes an. Von betrieblichen Aufgaben, wie Verteilung des anfallenden Frachtgutes, Einrichtung von Meldestellen usw. ist keine Rede[37]. Dieser Kleinschifferverband (offiziell weiter als SBV bezeichnet) wurde durch die Verordnung zur Errichtung von Körperschaften des öffentlichen Rechts (SBV)

---

33 RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934.

34 Vgl. auch Klostermann: Die Organisation der Güterschiffahrt auf der Elbe, Diss. Frankfurt/M., 1934, S. 116.

35 Klostermann, a.a.O. S. 116, 117.

36 Aufhebung der Bekanntmachung des Bundesrats über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. 8. 1917 und die Errichtung von Kleinschifferverbänden vom 19. 5. 1922. (RGBl. II 1922 S. 129).

37 Vgl. auch Napp-Zinn: Deutsche Partikulierschiffahrt, i./Wasserstraßen-Jahrbuch 1926/27, S. 139/40.

am 23. 3. 1932[38] in einen wirklichen Betriebsverband umgewandelt[39]. War bisher die Mitgliedschaft mehr oder weniger freiwillig und erstreckte sich ihr Kreis nur auf Kahnschiffer, so trat jetzt die Zwangsmitgliedschaft unter Einschluß auch der Dampferbesitzer an ihre Stelle. Das durch die Verordnung festgelegte Verbandsgebiet deckte sich im wesentlichen mit dem des bisherigen Kleinschifferverbandes, indem es die Oder samt ihren natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen umfaßte. Eine unwesentliche Veränderung trat lediglich im Unterlauf der Oder ein, wo eine Erweiterung des Verbandsgebietes bis Ziegenort anstatt der bisherigen Grenze bei Stettin erfolgte, und damit auch eine Eingliederung der Haffschiffer vorgenommen wurde. Mitglied ist hier ebenfalls, wer mit nicht mehr als 3 Binnenschiffen gewerbsmäßig Güter für andere befördert[40]. Der Sitz des Verbandes wurde nach Breslau gelegt, wo auch der bisherige Verband seinen Sitz gehabt hatte. Gegenüber dieser Regelung machten sich in Stettin, dem zweiten wichtigen Platz der Oderschiffahrt, Bestrebungen geltend, für dieses Gebiet, also den Unterlauf der Oder mit Einschluß des Haffs, einen besonderen SBV zu schaffen, der die besonders gelagerten Verhältnisse im Stettiner Gebiet besser berücksichtigen könnte, als dies von Breslau aus möglich sei[41]. Man schritt schließlich, um diesen Bestrebungen in etwa nachzugeben, dazu, in Stettin eine Zweigstelle des SBV einzurichten. Es ergab sich jedoch hieraus anstatt eines Ineinandergreifens und Ergänzens der beiden Geschäftsbereiche und damit einer leichteren Abwicklung der Geschäfte ein Gegeneinanderarbeiten beider Stellen, so daß sich der SBV veranlaßt sah, darauf hinzuweisen, „daß der Versuch als verfehlt anzusehen ist, was weniger auf die Schwierigkeit der Probleme als auf eine konträre Geisteshaltung und Wirtschaftsauffassung zurückzuführen sein dürfte"[42]. Trotzdem ließ man bis auf weiteres die Stettiner Zweigstelle bestehen.

Die Verordnung vom 15. September 1934[43], die die heutige rechtliche Grundlage des SBV für die Oder bildet, brachte lediglich eine Änderung im inneren Aufbau im Sinne der nationalsozialistischen Prinzipien, das Verbandsgebiet, die Bestimmungen über die Zugehörigkeit zur Mitgliedschaft blieben die gleichen.

---

[38] RA Nr. 74 v. 30. 3. 1932.

[39] Die Überführung des bisherigen Verbandes in den neuen SBV erfolgte auf der formellen Gründungsversammlung in Cosel am 14. 4. 1932. (ZfBS 1932, Nr. 5, S. 117).

[40] Vgl. Kapitel D III a.

[41] Ähnliche Bestrebungen bestanden auch bereits vor Gründung der SBV im Jahre 1932, wo die pommerschen Kleinschiffer auf einer Tagung in Ückermünde am 26. 2. 1932 beschlossen, einen besonderen pommerschen Betriebsverband zu gründen, nachdem sie erst einen Monat vorher am 20. 1. 32 beschlossen hatten, sich dem zu gründenden Betriebsverband für die märkischen Wasserstraßen anzuschließen.
Im Jahre 1919 hatte ein besonderer SBV für die pommerschen Gewässer bestanden, gegründet am 10. 4. 1919 in Stettin, der besonders die Haffschiffer umfaßte.

[42] Aus dem Jahresbericht des SBV für die Oder 1933/1934.

[43] 12. VO zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. 6. 1933 vom 15. 9. 1934 (RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934).

c) Schifferbetriebsverband für die mitteldeutschen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder.

Auch im Gebiet der mitteldeutschen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder hatten die Kleinschiffer schon in den Nachkriegsjahren ihre Zusammenfassung in einen Betriebsverband erlebt[44]. Doch stand man damals auch hier einer derartigen Regelung in Kreisen der Binnenschiffahrt nicht zustimmend gegenüber. Die Anordnungen der Verbandsleitung wurden in vielen Fällen nicht beachtet, so daß das Gesetz vom 19. Mai 1922[45], das die SBV aufhob, eigentlich nur einen schon bestehenden Zustand sanktionierte. Eine Abstimmung unter den Kleinschiffern, ob sie nach Aufhebung des Betriebsverbandes in derselben Rechtsform der Körperschaft des öffentlichen Rechts als Kleinschifferverband zusammengeschlossen bleiben wollten, hatte im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet nicht stattgefunden, sondern durch behördliche Verfügung war die endgültige Aufhebung des Verbandes erfolgt. So hatte sich auch hier seit dieser Zeit die Binnenschiffahrt ohne Reglementierung der öffentlichen Hand betätigt, bis die für die angebotene Tonnagemenge zu klein gewordene Güterdecke wieder zu einer straffen Regelung drängte. Allerdings war die Lage der Kleinschiffer im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet etwas günstiger als auf der Elbe[46], da sich hier die Kleinschiffahrt schon in einer wirtschaftlich günstigeren Position durch die Organisation in der zwar auf freiwilliger Grundlage beruhenden Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. befand, die an allen wichtigen Plätzen des Stromgebietes vertreten war und eine intensive Güterwerbung für ihre Mitglieder betrieb. Trotzdem war aber auch hier die Stellung der Kleinschiffahrt so gefährdet, daß man ihre Eingliederung in das Ordnungswerk zugleich mit der Kleinschiffahrt auf Oder und Elbe vornahm. Der mitteldeutsche SBV erstand formell am 23. März 1932 durch Verordnung des Reichsverkehrsministers[47]. Die eigentliche Gründung erfolgte einen Monat später am 22. April 1932[48]. Der mitteldeutsche SBV umfaßt das gesamte Wasserstraßennetz zwischen Elbe und Oder mit dem Sitz in Berlin als Mittelpunkt und bedeutendsten Umschlagsplatz des Gebietes. Die Havel konnte nach dem Wortlaut der Verordnung sowohl zum Elbe- als auch zum mitteldeutschen SBV gehören; praktisch waren die dort beheimateten Schiffseigner überwiegend im mitteldeutschen SBV organisiert, weshalb man auch bei der Umgestaltung der SBV durch die Verordnung vom 15. 9. 1934[49] die Havel ausdrücklich als nicht zum Verbandsgebiet des Elbe-SBV gehörig bezeichnet hatte. Die pommerschen Kleinschiffer wurden mit in das Verbandsgebiet einbezogen, obschon sie vorher, als nur der Plan der Gründung eines SBV erwogen wurde, beschlossen hatten, einen besonderen pommerschen BV zur Wahrung

---

44 Vgl. Kapitel D I a.
45 RGBl. II 1922 S. 129.
46 Vgl. Kapitel D III d.
47 RA Nr. 74 vom 30. 3. 1932.
48 ZfBS 1932 Nr. 5 S. 117.
49 RA Nr. 219 vom 19. 9. 1934.

ihrer speziellen Interessen zu gründen. Einige Zeit früher hatten sie sich noch für einen Anschluß an den mitteldeutschen Schiffer-BV ausgesprochen[50]. Berücksichtigung fanden zwar die besonders gelagerten Verhältnisse der pommerschen und mecklenburgischen Schiffahrt in der Bestellung eines Beisitzers für die mecklenburgischen Wasserstraßen und die pommerschen Wasserstraßen westlich der Oder. Die Rechtsgrundlage für den heutigen Verband bildet die Verordnung vom 15. September 1934, die eine Umgestaltung im Sinne des autoritären Staatsprinzips brachte. Das Verbandsgebiet und der Sitz des Verbandes blieben unverändert. Die Bestimmungen über die Mitgliedschaft sind denen der anderen Verbände adäquat gestaltet.

d) Schiffer-Betriebsverband für die Elbe und Unterelbe.

Das Stromgebiet der Elbe gehört zu den Gebieten, in welchen schon im Jahre 1919 ein SBV die Kleinschiffer in einer straffen Organisation vereinigt hatte. Als dann im Jahre 1922 durch das Gesetz vom 19. Mai des gleichen Jahres[51] die SBV aufgehoben wurden und man es den Mitgliedern freistellte, darüber abzustimmen, ob sie weiterhin in der Form eines Kleinschifferverbandes als öffentlich-rechtliche Körperschaft fortbestehen oder die endgültige Auflösung beantragen wollten, entschied man sich für letzteres. Es folgten nun die Jahre des im großen und ganzen völlig freien, ungezügelten Wettbewerbs aller Schiffahrtsgruppen, der schließlich zu einem Kampf Aller gegen Alle auszuarten drohte und, falls man nicht die Existenz der Mehrzahl der Kleinschiffer aufs Spiel setzen wollte, dringend einen straffen Zusammenschluß aller Kleinschiffer des Stromgebietes forderte. So schritt der Staat mit der Verordnung vom 23. 3. 1932[52] u. a. auch zur Errichtung des Elbe-SBV als öffentlich-rechtlicher Körperschaft. Als Wirkungsbereich des BV galt das Stromgebiet der Elbe samt ihren natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen mit Ausnahme der Saale. Auf der Saale, dem neben der Havel für die Schiffahrt bedeutendsten deutschen Nebenfluß der Elbe, war schon vor der staatlichen Zwangsregelung eine befriedigende Zusammenarbeit zwischen Reedern und Kleinschiffern zu finden, die durch die besonderen Verhältnisse in der Schiffahrt dieses Gebietes bestimmt war. Als einzige speziell den Saale-Elbe-Verkehr pflegende Reederei fungierte die „Reederei der Saale-Schiffer A.G.", die stark genossenschaftliche Züge aufweist[53], und an der die Mehrzahl der Saaleschiffer beteiligt ist. Der Kahnraum der außerdem noch vorhandenen Einzelschiffer wurde regelmäßig von der Reederei mit zu Fahrten herangezogen. Ein Eindringen von auf der Elbe beheimateten Kähnen in das Gebiet der Saale erfolgte nur in sehr geringem Umfange, da das durchschnittliche

---

[50] ZfBS 1932 Nr. 4 S. 88.
[51] RGBl. II 1922 S. 129.
[52] RA Nr. 74 vom 30. 3. 1932.
[53] Sie ist aus einer 1899 gegründeten Genossenschaft hervorgegangen.

Maß der Elbekähne[54] ein Übergehen dieser Fahrzeuge auf die Saale, bedingt durch die zu geringen Abmessungen der Saaleschleusen, verbot, wohingegen die Saaleschiffe vorzugsweise nur für Verladungen von und nach Saaleplätzen in Anspruch genommen wurden. Hervorgerufen durch diese besonders gelagerten Verhältnisse, hatte sich auf der Saale ein gewisses Eigenleben entfaltet, das einen staatlichen Eingriff nicht nötig erscheinen ließ. Der Elbe-SBV ließ auf Vereinbarung mit den Saaleschiffahrtskreisen die Saalekähne gleichberechtigt im Elbeverkehr zu, wogegen die Elbeschiffer, soweit es die Ausmaße ihrer Kähne erlaubten, ihre Tätigkeit auch auf der Saale ausüben durften. Zum Stromgebiet der Elbe gehörte nach den Bestimmungen formell auch die Havel, deren Schiffer aber größtenteils im mitteldeutschen SBV organisiert waren, der dieses Gebiet ebenfalls in seinen Verbandsbereich einbezogen hatte, so daß die dortigen Schiffer sowohl zu dem einen wie zu dem anderen Verbande gehören konnten und sich für denjenigen entschieden, in dessen Gebiet sie vorwiegend beschäftigt waren. Nach den Bestimmungen, die das Stromgebiet der Elbe nicht näher begrenzen, könnte auch der Unterlauf des Stromes miteinbezogen sein. Jedoch lag die Grenze bei Hamburg, da der Verkehr unterhalb Hamburgs, soweit er überhaupt noch unter den Binnenverkehr einzugliedern ist, den Charakter des örtlichen Nahverkehrs trägt, der von der Struktur des übrigen Elbeverkehrs grundverschieden ist. Als durch die Verordnung vom 15. September 1934[55] der Elbe-SBV im nationalsozialistischen Sinne eine Umgestaltung erfuhr, wurde auch das zum Betriebsverband gehörige Stromgebiet genauer umrissen. Es umfaßt jetzt wie bisher schon, ohne daß dies jedoch in der Verordnung vom 23. März 1932 besonders erwähnt war, die Elbe bis Groß-Hamburg samt ihren natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen ausschließlich der Havel, die damit endgültig als zum Bereich des mitteldeutschen SBV gehörig gezählt wurde, aber einschließlich der Wasserstraßen bis Travemünde sowie der nun auch in das Verbandsgebiet einbezogenen Saale. Der Verband führt von nun an den Namen SBV für die Elbe und verlegte seinen Sitz von dem zentral gelegenen Magdeburg, wo nur eine Geschäftsstelle verblieb, nach Hamburg, als dem Platz, wo alle Fäden des Elbeverkehrs zusammenlaufen.

Die Bestimmungen darüber, wer entsprechend seiner sozialen Stellung als Mitglied des Verbandes zu betrachten ist, decken sich mit denen der anderen bereits behandelten Verbände. Jetzt faßte man auch durch Verordnung den im Gebiet der Unterelbe verbreiteten Nahverkehr zu straffer Organisation in dem SBV für die Unterelbe, der die 140 km Elbestrecke von Hamburg bis zur Mündung mit den natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen sowie die Eider einschloß, zusammen. Wieder findet sich die Grenze von 3 Binnenschiffen als Anhaltspunkt für

---

[54] Plauer- und Groß-Plauer Maßkähne, Länge im Mittel 65 m, größte Breite im Mittel 8 m, ca. 750 t Tragfähigkeit und ca. 2 m Tiefgang. — Abmessung der Saalekähne: Länge 51,3 m, größte Breite 6,02 m, ca. 412 t Tragfähigkeit, ca. 1,9 m Tiefgang. (Nach Teubert: Die Binnenschiffahrt, Bd. I, S. 284 u. 291).

[55] RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934.

die Zugehörigkeit zum Kleinschifferstande, wobei allerdings der Besitz von überwiegend dem Hafenverkehr dienenden Fahrzeugen nicht mitgerechnet wird.

e) Schifferbetriebsverband für den Rhein.

Auf dem Rhein hat es länger als auf den anderen großen deutschen Strömen[56] gedauert, bis eine staatliche Zwangsregelung in der Schiffahrt überhaupt und speziell auch in der hier besonders interessierenden Kleinschiffahrt Platz gegriffen hat. Die Hauptgründe hierfür waren:

1. die Internationalität der Rheinflotte;
2. die besonders gelagerten Verhältnisse zwischen Reedern und Kleinschiffahrt[57].

Auch hier hatten sich auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917[58] Bestrebungen geltend gemacht, die Kleinschiffer (auf dem Rhein Partikuliere genannt) in einem BV zusammenzufassen. Anfänglich stand man in den Kreisen der Partikuliere diesem Plan nicht ablehnend gegenüber, so daß die stärkste und maßgebendste Vereinigung der Partikuliere der Verband „Jus et Justitia", Duisburg-Ruhrort, ihre Bereitschaft erklärte, den Aufbau und späterhin die Geschäftsführung für einen ins Leben zu rufenden SBV zu übernehmen. Als jedoch nach Kriegsende die Frage der Errichtung eines SBV nochmals akut wurde, hegte man in den Kreisen der Kleinschiffahrt starke Bedenken gegen eine staatliche Zwangsorganisation, als deren Folgen man eine allgemeine Verstaatlichung der Schiffahrt befürchtete. So blieb auf dem Rhein bis in die jüngste Zeit das freie Spiel der Kräfte bestehen.

Als man dann im Frühjahr 1932 zur Gründung der ersten SBV schritt, ließ man das Stromgebiet des Rheins wiederum unberücksichtigt, trotzdem auch schon damals der Verband „Jus et Justitia" den staatlichen Eingriff, allerdings als vorübergehende Notmaßnahme, bejahte. Der Grund, das Rheinstromgebiet in das neue Verordnungswerk nicht mit einzubeziehen, lag wie früher schon in erster Linie in der Beteiligung fremder Nationen an der Rheinschiffahrt, die eine Benachteiligung der kartellierten deutschen Partikuliere gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten, besonders den im Schleppkahnbesitz, dem eigentlichen Reich der Partikuliere, dominierenden Holländern befürchten ließ[59]. Als schließ-

[56] Einzige große Stromgebiete ohne Zwangsorganisationen sind: die Donau, wo kaum eine Kleinschiffahrt existiert, sowie die westdeutschen Kanäle und die Weser, wo eine straffe organisatorische auf freiwilliger Grundlage beruhende Zusammenfassung der Kleinschiffahrt und auf der anderen Seite ein Vorhandensein von nur 2 unter einheitlicher Führung stehender Reedereien einen staatlichen Eingriff nicht erforderlich machten.

[57] Vgl. Ausführungen auf Seite 61 ff.

[58] RGBl. I 1917 Nr. 147 S. 720.

[59] Die Niederlande besitzen 6297 Schleppkähne mit einem Fassungsvermögen von 3 739 678 Tonnen gegenüber 3 471 Schleppkähnen mit 2 620 725 Tonnen Deutschlands. Außerdem spielt noch der belgische Anteil (2 696 Kähne mit 1 280 134 Tonnen), der überwiegend im belgischen Binnen-

lich aber die Verhältnisse in der deutschen Partikulierschiffahrt dringend die Erfassung aller deutschen Partikuliere ohne Ausnahme nötig machten, um wenigstens ein erträgliches Frachtenniveau und möglichst konstante Beschäftigung sicherzustellen, wurden auch die deutschen Partikulierschiffer auf dem Rhein durch die Verordnung vom 15. September 1934[60] zu einem SBV zusammengefaßt. Die Bedenken, die man speziell hinsichtlich der Durchbrechung der vom BV ergriffenen Maßnahmen durch die holländischen Partikulierschiffer gehegt hatte, konnten dadurch nicht als beseitigt gelten, doch hoffte man, durch Abkommen mit den holländischen Kleinschifferverbänden im Laufe der Zeit zu einer zufriedenstellenden Regelung zu kommen. Wie weit die Entwicklung in dieser Richtung bis heute gediehen ist, ist den Ausführungen Seite 68 ff. zu entnehmen. Wieder finden wir für den SBV für den Rhein die gleichen Bestimmungen über die Verbandszugehörigkeit wie bei den anderen Verbänden. Besonders hervorgehoben sei hier jedoch, daß nur Deutsche dem Verband angehören, eine Bestimmung, die bei der großen Zahl der auf dem Rhein tätiger ausländischen Kleinschiffer getroffen werden mußte. Im Gegensatz dazu ist diese ausdrückliche Bestimmung bei den anderen SBV nicht zu finden, da in ihrem Arbeitsbereich fast ausschließlich deutsche Kleinschiffer tätig sind[61]. Nicht erforderlich ist dagegen, daß das Schiff, mit dem der Partikulierschiffer sein Gewerbe ausübt, im deutschen Register eingetragen ist. Ist er selbst Schiffseigner, so wird zwar in den meisten Fällen die Nationalität des Fahrzeuges und des Eigentümers nicht differieren, immerhin wird eine größere Zahl Fahrzeuge deutscher Schiffer im holländischen Register geführt. Übt er jedoch nur als Geschäftsführer einer Handelsgesellschaft, an der er als Aktionär oder Gesellschafter beteiligt sein muß, und unter deren Namen das Schiff im Register verzeichnet ist, die Schiffahrt aus, und gehört er sozial dem Kleinschifferstande an, so gilt er als Mitglied des deutschen SBV, mag die Gesellschaft eine deutsche oder eine ausländische sein[62]. Das Verbandsgebiet erstreckt sich über die deutsche Rheinstrecke von Weil an der badisch-schweizerischen Grenze bis zur holländischen Grenze bei Emmerich samt den Nebenflüssen. Die vom Rhein abzweigenden Kanäle sind nicht mit einbezogen, da ihre Schiffahrt anderen Bedingungen unterliegt als die des Rheines selbst. Aber auch die Kleinschiffahrt der Nebenflüsse gehört zum Teil nur dem Buchstaben nach zum SBV. So ist auf dem Main nur die Schiffahrt auf dem Unterlauf des Stromes miteinbezogen,

---

verkehr Verwendung findet, eine große Rolle. Auch die holländische Tonnage wird teilweise nur im binnenholländischen Verkehr beschäftigt (Zahlen nach Errechnung aus dem Rhein-Schiffsregister, Stand 1934, hrsg. vom Rheinschiffsregisterverband in Frankfurt a. M.).

60 RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934.

61 Auch auf der Elbe keine ins Gewicht fallende ausländische Konkurrenz in der Kleinschiffahrt. Die Tschechoslowakei ist lediglich in der Großschiffahrt durch die dem tschechischen Staate nahestehende „Tschechoslowakische Elbeschiffahrts-A.G." in Prag am Elbeverkehr interessiert.

62 Vgl. auch Twiehaus: Der SBV für den Rhein, in: Der Rhein, 1934, Nr. 10 S. 244, der als hierfür besonders in Frage kommende Gesellschaften die Form der Namlooze Vennotschaap des holländischen Rechts nennt.

ebenso gehört die Kleinschiffahrt auf der Lahn und der Mosel nicht mit zum Verband, dagegen aber seit 1935 die dem Wortlaut nach eigentlich nicht dazugehörende Schiffahrt auf der Saar[63]. Der Verband hat seinen Sitz in Duisburg-Ruhrort, dem Herzen der rheinischen Schiffahrt, dazu wird in Mannheim, dem nächstgrößten deutschen Rheinhafen, eine Zweigstelle unterhalten.

Mußte der SBV in den anderen Stromgebieten seine Organisationsformen von Grund auf aufbauen und entwickeln, so fand er auf dem Rhein die wichtigsten Einrichtungen, z. B. ein ausgebautes Meldestellennetz, schon bei seiner Gründung vor. Der Partikulierschifferverband „Jus et Justitia", der den größten Teil der auf dem Rhein beschäftigten deutschen Partikuliere umfaßte, hatte bei der sich immer mehr verschärfenden Lage der Partikuliere schon seit geraumer Zeit seine Verbandstätigkeit von dem sozialen auf das betriebliche Gebiet ausgedehnt. Allerdings konnte er auf Grund seines auf freiwilligem Beitritt beruhenden Aufbaues nicht verhindern, daß Außenseiter die Vorschriften teilweise illusorisch machten und durch Fehlen der Möglichkeit, staatliche Zwangsmittel anzuwenden, Durchbrechungen der Vorschriften auch durch Verbandsmitglieder vorkamen.

IV. Der innere Aufbau der Schiffer-Betriebsverbände.

Als durch die Verordnungen zur Durchführung der Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931, Dritter Teil: Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 23. März bzw. 25. April 1932[64] die SBV in den Stromgebieten der Elbe, der Oder, der mitteldeutschen und der ostdeutschen Wasserstraßen entstanden, wurde diesen Verordnungen als Grundlage für den inneren Aufbau des betreffenden Verbandes eine Satzung beigefügt. Sie ist von vornherein als vorläufige Satzung bezeichnet worden und sollte, bis die von den einzelnen Mitglieder-Hauptversammlungen, einem der im nachstehenden behandelten Organe der Gesellschaft, zu beratenden und zu beschließenden Satzungen in Kraft traten, eine Norm für den inneren Aufbau der Verbände und damit auch für die endgültigen Satzungen darstellen. Erst rund ein Jahr nach Erlaß der Verordnung wurden die endgültigen Satzungen von den einzelnen Mitglieder-Hauptversammlungen festgelegt, und zwar für den SBV für die Oder am 27. Januar 1933 in Breslau, für den SBV für die mitteldeutschen Wasserstraßen am 20. Februar 1933 in Berlin und für den SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen am 22. Februar 1933 in Tilsit. Die Genehmigung durch den Reichsverkehrsminister und die darauf erfolgende Veröffentlichung[65] datiert vom 3. Juli 1933. Der Elbe-SBV übernahm auf seiner Mitglieder-Haupt-

[63] Die Zahl der für die Übernahme in den SBV für den Rhein in Frage kommenden Saarschiffer betrug ca. 350. (Das Rheinschiff, 1935, Nr. 5, S. 4).
[64] RA 1932 Nr. 74 u. 99.
[65] RVerkBl. 1933 Nr. 17.

versammlung am 23. Februar 1933 in Magdeburg im Wortlaut die in der Anlage zur Verordnung vom 23. März beigefügte vorläufige Satzung.

Im großen ganzen lehnen sich die endgültigen Satzungen[66] (abgesehen vielleicht vom ostdeutschen SBV, dessen vorläufige Satzung ebenfalls schon von denen der drei anderen Verbände abwich, und der deshalb zunächst unberücksichtigt bleibt) an die in der Anlage zur Verordnung beigegebenen Satzungen an.

Den Grundstein des Aufbaues der Verbände bildete die aus der Gesamtheit der Mitglieder bestehende, jährlich mindestens einmal tagende Mitglieder-Hauptversammlung. Sie wählte und entlastete den Vorstand, bestimmte den Vorsitzenden, stellte den Haushaltsplan auf, beschloß Satzungsänderungen usw. Jedes Mitglied war stimmberechtigt. Mitglieder, die nicht selbst an der Haupt-Versammlung teilnahmen, wurden durch Abgeordnete, von denen einer auf je 50 Mitglieder entfiel und die zugleich mit einem Ersatzmann in Wahlkreisen, die möglichst je 50 oder ein Mehrfaches von 50 der Verbandsmitglieder umfaßten, gewählt wurden, vertreten. Diese Abgeordneten führten dann in der Hauptversammlung die Stimmen ihres Wahlkreises, nachdem die Stimmen der aus dem betreffenden Wahlkreis persönlich erschienenen Mitglieder in Abzug gebracht waren[67]. Für die Beschlüsse der Hauptversammlung reichte einfache Stimmenmehrheit aus.

Die ordentlichen Hauptversammlungen fanden möglichst im Mittelpunkt des betreffenden Stromgebietes, wie Magdeburg, Breslau und Berlin, statt; daneben konnten außerordentliche Hauptversammlungen einberufen werden.

Neben die Hauptversammlung trat als kleineres und beweglicheres Organ die Kleinschifferkammer. Sie setzte sich aus den schon im Voraufgegangenen erwähnten Abgeordneten der einzelnen Wahlkreise zusammen und stellt so eine Versammlung der Exponenten der Kleinschiffer eines jeden Wahlkreises dar[68]. Die Einberufung erfolgte wie bei der Hauptversammlung mindestens einmal im Jahre, konnte aber auch zu einem anderen Zeitpunkt auf Antrag von einem Drittel der Mitglieder durchgesetzt werden.

Der Kammer oblag es, die Gegensätze der Beschlußfassung der Hauptversammlung vorzubereiten, daneben hatte sie auch Befugnisse konstituierender Art, indem sie den Syndikus bestellte und aus ihrer

---

66 Sie waren vom 3. 7. 1933 bis zum 16. 9. 1934 in Kraft und bildeten während dieses Zeitraums die Grundlagen für den inneren Aufbau der Verbände.

67 Auf Grund dieser Regelung war die Zahl der persönlich an den Hauptversammlungen teilnehmenden Mitglieder ziemlich gering. So waren z. B. auf der ersten Hauptversammlung des Elbe-SBV in Magdeburg nur 122 Mitglieder anwesend, also nur rund 10% des damaligen Mitgliederbestandes von ca. 1 200 Schiffseignern. Vgl. Klostermann, a.a.O. S. 119.

68 Klostermann vergleicht, sie mit einem Parlament (vgl. Klostermann, a.a.O. S. 120).

Mitte fünf[69] Mitglieder wählte, die zusammen mit dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden und dem Syndikus den somit aus 8 bzw. 10 Personen bestehenden Vorstand bildeten. Außerdem ist noch als eine Funktion der Kammer, die den Vergleich mit einem Aufsichtsrat herausgefordert hat[70], zu nennen: die Überwachung der Beschlüsse der Hauptversammlung und der Anordnungen der Behörden.

Der aus der Kleinschifferkammer hervorgegangene Vorstand nahm die Stelle des dritten Verbandsorganes ein. Hatten die beiden anderen Organe konstituierenden Charakter, indem sie die Beschlüsse über die Angelegenheiten des Verbandes faßten, so war es Sache des Vorstandes, diese Beschlüsse auszuführen bzw. ihre Ausführung zu veranlassen. Er trat der Öffentlichkeit gegenüber durch die aus dem Vorsitzenden und dem Syndikus bestehende Geschäftsführung als Vertreter und Repräsentant des Verbandes auf, war aber von der Hauptversammlung und der Kleinschifferkammer abhängig. Die laufende Geschäftsführung geschah durch den Vorsitzenden und den Syndikus.

Von dem inneren Aufbau der eben behandelten SBV weicht der am 22. 2. 1933 durch Satzungsbeschluß festgelegte Aufbau des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen in wichtigen Punkten ab. Das Institut der Kleinschifferkammer kannte der ostdeutsche SBV nicht, sondern nur Mitglieder-Hauptversammlung und Vorstand. Auch hier war das Stimmrecht in der Hauptversammlung übertragbar gestaltet[71]. Interessant ist die Bestimmung (§ 7), daß die Übertragung des Stimmrechts auch nur für einzelne Punkte der Tagesordnung geschehen konnte. Die Beschlußfassung geschah ebenfalls mit einfacher Stimmenmehrheit, jedoch mußte mindestens ein Drittel sämtlicher Mitglieder anwesend sein, sonst fand Vertagung und Neueinberufung statt[72].

Die Gegenstände der Beschlußfassung waren, verglichen mit denen der anderen SBV, erweitert, da auch die Punkte, die dort — wie die Wahl des Vorstandes — zum Ressort der Kleinschifferkammer gehörten, hier auch der Hauptversammlung oblagen. Zu dem Recht, die Mitgliederbeiträge festzusetzen, trat noch das der Festsetzung der Meldestellenabgabe.

Der Vorstand, bestehend aus den Abgeordneten der Verbandsmitglieder und dem Geschäftsführer und dem nochmals aus den Reihen der Abgeordneten gewählten Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, mußte keine dauernd gleichbleibende Mitgliederzahl besitzen. Die Amtsdauer des Gesamtvorstandes war auf 5 Jahre bemessen, konnte sich aber auch vorher durch Ausscheiden einzelner Mitglieder oder des Gesamtvorstandes ändern[73]. Die Funktionen des Vorstandes beim ostdeutschen

[69] Im mitetldeutschen SBV waren anstatt 5, 7 Mitglieder zu wählen.
[70] Vgl. Klostermann, a.a.O. S. 122. Das Elbeschiiff 1932, Nr. 7 S. 95.
[71] Jedes Mitglied konnte im allgemenien bis zu 3 abwesende Mitglieder vertreten, in besonderen Fällen konnte ein anwesendes Mitglied sogar bis zu 15 abwesende Mitglieder vertreten.
[72] Die neueinberufene Hauptversammlung war ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlußfähig.
[73] § 9 der Satzung lautet: Innerhalb von fünf Jahren muß jedes Vorstandsmitglied einmal ausgeschieden bzw. zur Wiederwahl gestellt sein.

SBV fallen teilweise mit denen der Kleinschifferkammern der anderen Verbände zusammen. Er war gleichzeitig der „Aufsichtsrat", der darüber wachte, daß die von der Hauptversammlung gefaßten Beschlüsse und Anordnungen von den Mitgliedern respektiert wurden, sowie Prüfungen über die Geschäftsführung durchführte, wie er auch in gleicher Weise, wie dort die Kleinschifferkammer, die Gegenstände der Beschlußfassung für die Hauptversammlung, wie z. B. die Bearbeitung des Geschäftsvoranschlages und des Haushaltsplanes, vorzubereiten hatte.

Als Körperschaften des öffentlichen Rechts unterstanden die SBV und damit auch ihr inneres Leben den Aufsichtsbehörden[74] und als letzter Instanz dem Reichsverkehrsminister. Hiermit waren diese auch befugt, Eingriffe in das innere Leben des Verbandes zu unternehmen, sobald dies zum Wohle des Staatsganzen erforderlich schien. Schon ehe die Verbände von sich aus ihren inneren Aufbau in den Satzungen festgelegt hatten, gab ihnen die Aufsichtsbehörde vorläufige Organe, indem sie aus den zukünftigen Mitgliedern[75] des Verbandes eine Versammlung von mindestens 20 Vertretern berief, die den vorläufigen Vorstand wählten, in dem die Aufsichtsbehörde wieder durch einen Beamten vertreten war. Dieser Vorstand berief dann die Mitglieder-Hauptversammlung, die ihrerseits wiederum einen neuen Vorstand zu wählen hatte[76].

Die Aufsichtsbehörden trafen in erster Instanz Entscheidungen über Beschwerden, die gegen Maßnahmen der Vorstände erhoben worden waren und konnten sogar nach eigenem Ermessen die Verbände auflösen. Dieses Recht griff zwar in den inneren Aufbau des Verbandes zwangsweise mit ein, indem es den Verband als solchen überhaupt löschte, ist aber als kein eigentlicher, den inneren Aufbau des Verbandes an sich betreffender Eingriff anzusehen. Ein direkter Eingriff in das innere Leben des Verbandes lag in der Berechtigung, außerordentliche Mitglieder-Hauptversammlungen oder solche der Kleinschifferkammer einzuberufen, die Wahlordnung der Kleinschifferkammer sowie die Bestellung des Syndikus von ihrer Genehmigung abhängig zu machen und die Wahl des Vorstandes bestätigen zu müssen. Auch mußte die Aufsichtsbehörde zu den Mitglieder-Hauptversammlungen, den Sitzungen der Kleinschifferkammer und den Sitzungen des Vorstandes geladen werden, ihr waren die Protokolle abschriftlich mitzuteilen, Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Jahresbericht vom Vorstand vorzulegen, und schließlich war ihr über Anträge aus dem Mitgliederkreis, die die Auflösung des

---

[74] Ausgeübt für die einzelnen Verbände von den Oberpräsidenten der Provinz Sachsen, der Provinz Schlesien, der Provinz Ostpreußen, sowie dem Regierungspräsidenten des Regierungsbezirks Potsdam, die in ihrer Eigenschaft als Aufsichtsbehörde dem Reichsverkehrsminister unterstehen.

[75] Die Bestimmungen über die Mitgliedschaft sind in § 1 der VO vom 23. 3. bzw. 25. 4. 1932 enthalten.

[76] § 3 der VO vom 23. 3. bzw. 25. 4. 1932.

[77] Nach § 5 der VO vom 23. 3. und nach § 7 der VO vom 25. 4. 1932 waren die Verbände aufzulösen, wenn 4/5 der stimmberechtigten Mitglieder es verlangten, jedoch konnte das Verlangen nicht vor Ablauf von 5 Jahren gestellt werden.

Verbandes nach Ablauf der Sperrzeit[77] verlangten, zu berichten. Als letzte Instanz stand über den Aufsichtsbehörden der Reichsverkehrsminister. Er mußte die Satzung bzw. Satzungsänderungen genehmigen, womit er über den ganzen inneren Aufbau das letzte Wort zu sprechen hatte, und entschied endgültig über Beschwerden, denen von der Aufsichtsbehörde als erster Instanz nicht abgeholfen war.

Da das Inkrafttreten der Satzungen zeitlich fast mit der Übernahme der Staatsgewalt durch den Nationalsozialismus zusammenfiel, konnte ihnen, da sie völlig auf dem parlamentarischen Prinzip fußten, keine lange Lebensdauer beschieden sein. Trotzdem ließ man vorerst den inneren Aufbau der Verbände an sich unangetastet, begnügte sich vielmehr damit, wie in den meisten Verbänden, eine sogenannte Gleichschaltung, d. h. einen Personenwechsel im Sinne der neuen Staatsgewalt, durchzuführen.

Im SBV für die Oder schritt die Aufsichtsbehörde, da die durch Verfahrensmängel in der Hauptversammlung vom 27. Januar 1933 erfolgte Wahl des ersten Vorsitzenden als nicht zustande gekommen anzusehen war, am 25. Februar 1933 zur Einsetzung eines Staatskommissars und schaltete damit eigentlich schon praktisch die Befugnisse der Mitglieder-Hauptversammlung und der Kleinschifferkammer aus. Ungefähr 2 Monate später erfolgte zwar, da die nächste Wahl gemäß Wahlordnung erst in 7 Monaten stattfinden konnte, und somit keine Gelegenheit geboten war, einen Vorsitzenden zu wählen, eine Zurückziehung des Staatskommissars und die Einsetzung eines Schiffseigners zum kommissarischen Vorsitzenden. Einige Zeit danach trat nochmals eine Änderung ein, indem man die Stelle des kommissarischen Vorsitzenden mit der des kommissarischen Syndikus in einer vereinigte. Zur Entlastung des Syndikus wurde am 1. Dezember 1933 wiederum ein kommissarischer Vorsitzender eingesetzt, der dann auf Grund der Verordnung vom 15. September 1934 als Verbandsleiter bestätigt wurde. So kam es, daß der innere Aufbau nach den damaligen Satzungen in der Praxis überhaupt nicht in gedachtem Maße wirksam geworden ist.

Das erste offizielle Anzeichen einer bevorstehenden Umbildung machte sich dadurch bemerkbar, daß man in der am 7. November 1933 erlassenen 6. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933[78] die vorläufige Aussetzung der vorzunehmenden Wahlen zu den Verbandsorganen der SBV bestimmte. Immerhin zog sich die Übergangsperiode von diesem Zeitpunkt ab fast noch ein Jahr lang hin, bis schließlich im Herbst 1934 durch Verordnungen[79] eine Umgestaltung der Verordnungen vom 23. März und 25. April 1932 und der zugleich mit diesen oder später auf Grund dieser Verordnungen erlassenen Satzungen erfolgte und damit auch eine grundlegende Änderung gerade im inneren Aufbau der SBV

---

[78] RA Nr. 262 v. 8. 11. 1933.

[79] 12. und 13. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933, vom 15. 9. 1934 (RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934).

eintrat. Gleichzeitig traten zu den bisherigen 4 SBV noch zwei weitere, und zwar für das Stromgebiet des Rheins und die Unterelbe[80].

Waren bisher im inneren Aufbau der verschiedenen SBV Divergenzen teilweise beträchtlicher Art zu beobachten gewesen, so wurde jetzt durch die für alle 6 Verbände gleichlautende Satzung ein Aufbau nach einheitlichen Gesichtspunkten gewährleistet. Bestimmte bisher der Verband die Formen seines inneren Lebens selbst und hatte der Reichsverkehrsminister gegenüber den von der Mitglieder-Hauptversammlung in diesem Punkte gefaßten Beschlüssen nur ein Vetorecht, so wurde nunmehr die Satzung vom Reichsverkehrsminister erlassen[81] und damit das innere Leben der Verbände durch Staatsdekret geregelt und auf eine völlig einheitliche Linie gebracht.

Die Neu-Gestaltung der Verbände kennt nicht die Institute der Mitglieder-Hauptversammlung und der Kleinschifferkammer, auf denen das frühere Verbandsleben basierte. Statt dessen fungieren jetzt als Organe der Verbände der Verbandsleiter bzw. sein Stellvertreter, der Geschäftsführer und der aus höchstens 10 Mitgliedern bestehende Beirat des Verbandsleiters. Der Verbandsleiter ist an die Stelle des Vorstandes getreten, wird jedoch nicht wie dieser von irgendwelchen Organen des Verbandes gewählt, sondern von der Aufsichtsbehörde berufen und abberufen, Berufung und Abberufung seines Stellvertreters liegt in Händen des Verbandsleiters, vorbehaltlich der Zustimmung der Aufsichtsbehörde. Das den Verband nach außen vertretende Organ ist nicht mehr mehrgliedrig und damit in seinen Beschlüssen von der jeweiligen Stimmenzusammensetzung abhängig, sondern die Vertretung des Verbandes ist in die Hände eines Mannes gelegt, der allein gegenüber der Aufsichtsbehörde und dem Reichsverkehrsminister die Verantwortung trägt. Die regelmäßige Amtsdauer des Verbandsleiters hat man wie bisher beim Vorstand, mit Ausnahme der bisherigen Regelung beim ostdeutschen SBV, auf drei Jahre bemessen.

Eine gewisse Einflußnahme auf die Amtsführung des Verbandsleiters ist auch heute noch den Verbandsmitgliedern geblieben, indem man das Beschwerderecht bei der Aufsichtsbehörde in gleichem Umfange aufrechterhalten hat, nur daß man die Zeit der Einbringung der Beschwerde auf einen Monat beschränkte, während es bisher keine Befristung des Beschwerderechtes gab. Diese neue Bestimmung verhindert, daß Dinge zur Beschwerde gebracht werden, die zeitlich schon ziemlich weit zurückliegen und daher vielfach keinen klaren Überblick mehr erlauben und somit die Bildung eines sicheren Urteils erschweren, wenn nicht unmöglich machen.

War es auf Grund der bisherigen Satzungen möglich, daß sich Interessenten, die selbst die Schiffahrt gar nicht praktisch betrieben, in den Vorstand wählen ließen, so wird dem jetzt ein Riegel vorgeschoben, da sowohl der Verbandsleiter als auch sein Stellvertreter selbst gefahren

---

[80] 10. und 11. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933 vom 15. September 1934 (RA Nr. 219 vom 19. 9. 1934).

[81] Bestimmung des § 1 Abs. 4 der Verordnungen vom 15. 9. 1934.

sein oder noch fahren müssen. Die gesamte Führung der Verbandsgeschäfte ruht bei dem Verbandsleiter bzw. seinem Stellvertreter. Die Erledigung der meisten Verbandsgeschäfte kann er zwar an den Geschäftsführer oder an einzelne Mitglieder des Beirats delegieren, einzelne grundlegende Geschäfte dürfen jedoch nur von ihm selbst bzw. seinem Stellvertreter ausgeübt werden. Nur er darf den Stellvertreter und die Mitglieder des Beirats berufen und abberufen, Geldstrafen verhängen sowie Ehrengerichtsverfahren beantragen. Ebenso ist er verantwortlich für die Durchführung der Anordnungen der Aufsichtsbehörde, wobei er dafür zu sorgen hat, daß die Anordnungen von den Mitgliedern beachtet werden. Ihm zur Seite steht bei der Bearbeitung besonders wichtiger Verbandsgeschäfte, bei denen er bei der Feststellung des Haushaltsplanes, der Festsetzung der Beiträge, Erlaß von Meldestellenordnungen, Anträgen wegen Satzungsänderungen, Festsetzung von Aufwandsentschädigungen, Bestellung des Geschäftsführers usw. immer mit heranzuziehen ist, der aus 10 Mitgliedern, die nicht Angestellte des Verbandes sein dürfen, zusammengesetzte und vom Verbandsleiter berufene Beirat, der, wie schon sein Name sagt, eine rein beratende Stellung einnimmt.

Als drittes und letztes Organ führt, nach Bestellung durch den Verbandsleiter und Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, der Geschäftsführer die laufenden Geschäfte, soweit sie nicht dem Verbandsleiter vorbehalten sind.

Um den Kontakt unter den Mitgliedern aufrecht zu erhalten, ein Zweck, dem auch u. a. die frühere Mitglieder-Hauptversammlung diente, ist die Einrichtung der Mitgliedertagung geschaffen worden, die aber höchstens, falls nicht die Aufsichtsbehörde es zu einem früheren Zeitpunkt verlangt, alle zwei Jahre vom Verbandsleiter einberufen wird. Irgendwelchen Einfluß, wenn auch nur rein beratender Art, auf die Geschäftsgebarung des Verbandes kann die Mitgliedertagung von Rechts wegen nicht ausüben.

V. Der Aufgabenkreis der Schiffer-Betriebsverbände.

a) In wirtschaftlicher Hinsicht.

Der Aufgabenkreis der SBV muß, wenn der Charakter eines Betriebsverbandes gewahrt werden und nicht, wie es die Entwicklung bei den SBV der Nachkriegszeit mit sich gebracht hatte, den eines sozial und standespolitisch tätigen Kleinschiffervereins annehmen soll, in erster Linie auf betrieblichem Gebiet liegen. Angebot von Frachtraum und Frachtgut innerhalb der Kleinschiffahrt nach gerechten Grundsätzen auszugleichen und die Einhaltung angemessener Frachtsätze zu garantieren, ist grundlegende Aufgabe der SBV, von der alle anderen Angaben, soweit sie auf betrieblichem Gebiet liegen, bestimmt werden. Diese Forderungen sind allgemein zwar auch mit in wirtschaftspolitischer

Richtung in § 3 der Satzungen[82] der SBV dahin zusammengefaßt, daß der Verband „die Belange seiner Mitglieder nach außen, namentlich gegenüber den Behörden und den an der Binnenschiffahrt Beteiligten sowie die Teilnahme an gemeinsamen Einrichtungen der Binnenschiffahrt" zu vertreten hat. Welches die im einzelnen den SBV obliegenden Aufgaben sind, geht aus den in § 4 der Satzung festgelegten Durchführungsmaßnahmen hervor, die insbesondere drei Maßnahmen zur Erfüllung dieser Aufgaben für den Verband aufzeigen:

„1. Schiffermeldestellen zur gleichmäßigen Verteilung des Fracht- und Schleppgutes unter die Mitglieder einzurichten und zu leiten.

2. Raumgestellungsverträge für bestimmte Fristen zu festen Sätzen abzuschließen und eine Frachtenausgleichskasse einzurichten.

3. Verträge und Abmachungen mit anderen Schiffahrttreibenden und ihren Verbänden abzuschließen, durch die die Zwecke des Verbandes und die Belange seiner Mitglieder gefördert werden".

Neben diesen grundlegenden Aufgaben, die den eigentlichen Sinn der SBV ausmachen, trotzdem aber nicht unbedingt durchgeführt werden müssen, könnten auch auf betrieblichem Gebiet noch neue hinzutreten. Es wäre möglich, den Schiffer-BV die Festlegung der Frachtraten für die Kleinschiffahrt zu überlassen. Diese Aufgabe kann jedoch, falls sie den gewünschten Erfolg bringen soll, niemals allein von der Kleinschiffahrt gelöst werden. Man hat sie deshalb auch einer besonderen Institution, in der alle Interessentengruppen vertreten sind, den Frachtenausschüssen, übertragen, während die Kleinschiffahrt für ihren Bereich nur die Überwachung auf Einhaltung der Frachtraten ausübt.

b) In sozialer Hinsicht.

Neben diese betrieblichen Aufgaben marktregelnder Art, die immer im Vordergrund des Aufgabenkreises der SBV stehen müssen, können auch solche des sozialen und kulturellen Bereiches treten. Jedoch dürfen diese Bestrebungen niemals das eigentliche Tätigkeitsfeld der SBV bilden, wie sie auch schon in der Satzung (§ 3 Absatz 2) als eine Art Nebenaufgaben bezeichnet werden. Diese soziale und kulturelle Tätigkeit der SBV, wie sie die Satzung in der „Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Mitglieder; Beratung in Rechts-, Steuer- und sonstigen geldlichen Angelegenheiten, Förderung aller Bestrebungen, die der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Hebung der Kleinschiffer dienen (Versicherungswesen, Schulwesen, Genossenschaftswesen usw.)" anführt, werden heute zum Teil in Gemeinschaft mit der Industrie- und Handelskammer und der Deutschen Arbeitsfront gelöst, so daß die marktregelnden Aufgaben der Betriebsverbände noch mehr als bisher in den Vordergrund rückten.

Die wirtschaftspolitischen Aufgaben, die Vertretung der Belange der Mitglieder gegenüber den Behörden und den an der Binnenschiffahrt

---

[82] RA Nr. 219 vom 19. 9. 1934.

Beteiligten, üben die SBV zwar ebenfalls neben ihren marktregelnden Funktionen aus, sind hier aber nicht in der Eigenschaft des BV, sondern als Berufsvertretung, als Bezirksgruppe der Fachgruppe Kleinschiffer, innerhalb der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt, tätig, eine Eigenart, die sich aus der Doppelstellung der BV als marktregelnder Verband und korporatives Mitglied der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt erklärt[83].

VI. Die Durchführung der Aufgaben.

a) Innerhalb der eigenen Organisation.

1. Errichtung von Meldestellen.

aa) Organisationen der Frachtenzuleitung in der Vergangenheit.

Der Gedanke einer Einrichtung von Meldestellen als Institut einer Frachtenzuleitungsorganisation ist nicht erst mit Gründung der SBV aufgekommen. Schon früher hat es nicht an Bestrebungen gefehlt, die Frage einer gleichmäßigen Frachtzuleitung und der Garantierung einer Mindestfrachtrate für die Kleinschiffer zu lösen, die im freien Markt allen Einflüssen, die durch die Schwankungen des Wasserstandes, der Saison und der Konjunktur hervorgerufen wurden, preisgegeben waren. Ein Plan dieser Art tauchte erstmalig im Jahre 1910 in der Rheinschiffahrt auf. Er entsprang der Initiative des preußischen Staates und bestand darin, ein Befrachtungskontor für die Partikuliere zu gründen. Teilweise deckten sich die Zwecke dieses Befrachtungskontors mit denen der heutigen Meldestellen, so in dem Bestreben, eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung der Partikuliere herbeizuführen; andererseits dachte man aber damals nicht daran, dem Partikulier angemessene Frachtsätze zu garantieren, deren Einhaltung durch die Meldestellen zu kontrollieren ist, und den Reedern, Spediteuren und sonstigen Verladern Charterung von Partikulierraum nur über das Befrachtungskontor zu ermöglichen. So war dieser Plan von vornherein schon zum Scheitern verurteilt. Denn die Partikuliere hatten kein Interesse, sich mit dem eventuellen Risiko einer längeren Wartezeit an das Befrachtungskontor zu binden und während dessen der Möglichkeit, im freien Markt Ladung zu bekommen, verlustig zu gehen, während ihnen von dem Befrachtungskontor kein Äquivalent in Form garantierter Mindestfrachtsätze geboten werden konnte. Ebenso fürchteten die Reeder, durch die Inanspruchnahme des Partikulierraumes durch die mit dem Befrachtungskontor arbeitenden Verlader, in Zeiten der Hochkonjunktur, der Saison oder bei Niedrigwasser, mit der dadurch bedingten geringeren Tauchtiefe und Ladebeschränkung der Schiffe, den zur Ergänzung ihres eigenen

[83] Vgl. Kapitel F.

Schiffsraumes nötigen Partikulierraum nicht oder nur zu überhöhten Frachten bekommen zu können[84].

Eine wirklich praktisch durchgeführte allgemeine Frachtenzuleitungsorganisation findet man dann in den während des Krieges und in den Nachkriegsjahren von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens errichteten Meldestellen. Sie bestanden in den Stromgebieten der Elbe, der Oder, der märkischen, der pommerschen und der ostpreußischen Wasserstraßen, wo gleichzeitig durch die errichteten SBV ein Zwang auf die Kleinschiffahrt zur Bereithaltung der Kähne für Verfrachtungen durch die Meldestellen ausgeübt werden konnte. Es stand hier zwar nicht so sehr die Absicht, den Kleinschiffern gleichmäßige Beschäftigung zu gewähren, im Vordergrund, sondern das Interesse der Verlader (der SchA), jederzeit in genügender Menge geeigneten Schiffsraum für ihre Transporte zur Verfügung zu haben. Ist es heute die Aufgabe der Meldestellen, das Überangebot an Kleinschiffsraum in geregelte Bahnen zu lenken und das Frachtenniveau durch Verhinderung des ungezügelten Wettbewerbs auf auskömmlicher Höhe zu halten, so kam es damals darauf an, wenigstens eine jederzeitige Orientierung über den zur Verfügung stehenden verhältnismäßig geringen Tonnageraum der Kleinschiffer zu ermöglichen. Zwar boten sich auch den Kleinschiffern Vorteile, da bei Verfrachtungen durch die Meldestellen die von den ebenfalls von der SchA gegründeten Frachtenausschüssen festgesetzten Frachten eingehalten werden mußten.

Im Jahre 1919 lebte auf dem Rhein der schon früher einmal gefaßte, aber nicht zur Ausführung gelangte Plan, ein Befrachtungskontor als Frachtzuleitungsorganisation für die Partikuliere zu gründen, wieder auf und gelangte diesmal zur praktischen Durchführung. Die Mitgliedschaft in diesem Befrachtungskontor, das seinen Sitz in Duisburg-Ruhrort nahm, beruhte auf freiwilligem Beitritt, wie auch die Initiative zur Gründung des Kontors nicht vom Staate, sondern von Schiffahrtskreisen ausging. Die Bestrebungen des Kontors[85] waren die gleichen wie in dem nicht aus dem Vorbereitungsstadium herausgekommenen Befrachtungskontore der Vorkriegszeit, ebenso hafteten ihm auch dieselben Mängel an, die eine praktische Arbeit des damaligen Kontors von vornherein vereitelt hatten. Wenn sich die neue Gründung in der ersten Zeit ihres Bestehens bewähren konnte, so war dies auf die besonderen Verhältnisse der Nachkriegszeit zurückzuführen, wo einer großen Nachfrage nach Kahnraum nur ein geringes Angebot gegenüberstand. Die Ladung suchenden Partikuliere meldeten durch Eintragung in das Meldebuch ihre Leertonnage beim Frachtenkontor an und wurden der Reihe nach entsprechend dem Zeitpunkt ihrer Anmeldung abgefertigt. Ein Zwang, die zugeteilte Fracht zur Beförderung zu übernehmen, wurde nicht ausgeübt, jedoch durften die Mitglieder nur auf dem Wege über

---

[84] Vgl. auch Schmuck: Die Rheinschiffahrt, ihre Organisation und betriebswirtschaftliche Technik. Diss. Frankfurt a. M., 1928, S. 46 ff.

[85] Gemeint sind die wirtschaftlichen Bestrebungen, nebenher liefen auch noch solche sozialer Art, wie Aufstellung von Normativ-Frachtverträgen, Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Frachtvertrage u. ä.

das Kontor Ladung nehmen und nicht versuchen, durch direkte Verbindung mit den Verladern außerhalb des Kontors Ladung zu erhalten.

Wie schon gesagt, erfüllten sich zunächst die Hoffnungen, die man auf eine gleichmäßige Beschäftigung der dem Kontor angeschlossenen Partikuliere gesetzt hatte. Aber schon im Jahre 1921, als die Transporte der Übergangswirtschaft größtenteils erledigt waren und die zur Verladung kommenden Mengen stark einschrumpften, konnte das Kontor seinen Mitgliedern nicht mehr genügend Ladung zuweisen, so daß diese gezwungen waren, längere Zeit untätig zu liegen.

Wären auf der einen Seite sämtliche Güter, die zur Verladung kamen, über das Befrachtungskontor geleitet worden und auf der anderen Seite sämtliche Partikuliere verpflichtet gewesen, ihre Kähne nur durch das Befrachtungskontor zu beladen, hätte dieser Zustand, der dann auch wohl kaum in diesem Umfange eingetreten wäre, die Gesamtheit der Partikuliere getroffen, während so die dem Kontor angeschlossenen Partikuliere gegenüber ihren nicht organisierten Standesgenossen, die dank ihres Kontaktes mit den Verladern bessere Beschäftigungsmöglichkeiten fanden, benachteiligt waren. Veranlaßt durch diese Tatsache sah sich schließlich das Befrachtungskontor, falls es nicht seine Existenz überhaupt aufs Spiel setzen wollte, gezwungen, seinen Mitgliedern auch die Annahme von Ladungen im freien Markt zu gestatten und war damit eigentlich nichts anderes mehr als einer der vielen Verlader geworden.

Auch auf der Oder hatte man schon vor Einrichtung von Meldestellen durch den SBV Maßnahmen zur Frachtverteilung getroffen. Der Frachtenausschuß für die Oder, eine Institution zur Wahrnehmung der Interessen der Reeder, Kleinschiffer, Verlader und Spediteure, entstanden in Fortführung der Bestrebungen der Oder-Kriegsschiffahrtsgesellschaft, führte schon im Juni 1930 eine Frachtenverteilung an die Kleinschiffer nach dem System der Reihenfolgebeladung durch. Später erfolgte eine Aufteilung der Transporte zwischen Reedern und Kleinschiffern nach einem bestimmten Verhältnis. Jedoch besaßen die Bestimmungen des auf freiwilliger Grundlage arbeitenden Frachtenausschusses keine Allgemeingültigkeit, so daß einzelne Reedereien die getroffenen Maßnahmen nicht beachteten und dadurch den Erfolg beeinträchtigten.

bb) Die Bedeutung der Meldestellen.

In den heute in Deutschland bestehenden SBV bilden die Meldestellen, die von den einzelnen SBV kurz nach ihrer Gründung eingerichtet wurden, das Instrument, dem die Ausführung der marktregelnden Funktionen der SBV obliegt und die damit zu einer wichtigen Einrichtung innerhalb der deutschen Binnenschiffahrt geworden sind. Hier vollzieht sich die Verteilung des anfallenden Fracht- und Schleppgutes und wird die Kontrolle ausgeübt über Einhaltung aller Vorschriften, insbesondere derer der Frachtenausschüsse durch die Mitglieder der SBV und der sich der Meldestellen zur Charterung von Frachtraum bedienenden Urverlader, Spediteure, Makler und Reedereien.

Von Seiten dieser letzteren wurde zunächst die Einrichtung von Meldestellen unangenehm empfunden und teilweise heftig bekämpft, denn war es bisher bei der Notlage der Kleinschiffer, die sie zwang, Beschäftigungsmöglichkeiten auch unter den ungünstigsten Bedingungen auszunutzen, möglich, Kleinschiffsraum zu Frachtsätzen, die oft nicht einmal die Selbstkosten des Kleinschiffers deckten, zu bekommen, so mußten sie diesen jetzt von den Meldestellen anfordern und waren gezwungen, die von den Frachtenausschüssen festgesetzten Frachtraten einzuhalten. Aber auch in den Kreisen der Kleinschiffahrt selbst war man nicht überall mit der neuen Ordnung einverstanden, da man sich durch die bei den Meldestellen eingeführte Reihenbeladung und die damit eventuell verbundenen Wartezeiten der Möglichkeiten beraubt sah, während dessen im freien Markt Ladung zu bekommen. Erst allmählich konnte sich die neue Regelung entgegen vielfachen Versuchen, sie zu sabotieren, durchsetzen und heute sorgt das Meldestellennetz, das sich über alle Stromgebiete, in denen SBV existieren, erstreckt, für eine gleichmäßige Beschäftigung der Kleinschiffer und bildet einen Garanten des für Erhaltung der Existenzmöglichkeit der Kleinschiffer notwendigen Frachtniveaus.

Die Frage, ob es volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich günstiger gewesen wäre, keine kartellmäßige Bindung der Kleinschiffahrt vorzunehmen und damit der kaufmännischen Initiative freien Spielraum zu lassen oder aber, wie es geschehen ist, durch einen Verwaltungsapparat, der besondere Kosten verursacht und leicht zur Bürokratisierung neigen wird, Angebot und Nachfrage in feste Bahnen zu lenken, kann nur unter Berücksichtigung der damals in der Binnenschiffahrt herrschenden Zustände beantwortet werden. Diese Verhältnisse waren aber so[86], daß, wollte man nicht die Existenz des Kleinschifferstandes gefährden, eine Regelung ähnlich der jetzigen unbedingt gefunden werden mußte. Alle anderen Bestrebungen, den Überschuß an Kahnraum überhaupt und speziell an Kleinschiffsraum entsprechend dem verringerten Frachtangebot herabzudrücken oder nicht noch größer werden zu lassen, wie dies in den Plänen eines gesetzlichen Schiffbauverbots und einer Kapazitätsbeschränkung durch Festsetzung einer geringeren Tauchtiefe vorgeschlagen wurde und auch teilweise zur Ausführung gekommen ist, sind stark problematisch. Durch ein allgemeines Neubauverbot, das in beschränktem Umfange auch bestanden hat, wäre eine Stagnation, die bestenfalls keine Verschlechterung, aber auch keine Besserung des gegenwärtigen Zustandes gebracht hätte, andererseits wieder weiteren Kreisen, wie den Werften, großen Schaden zugefügt hätte, eingetreten; die Kapazitätsbeschränkung hätte eine kostenverursachende Neueichung der Fahrzeuge und dauernde Überwachung erforderlich gemacht, wenn auch das „künstliche Kleinwasser" den Kleinschiffern eine gleichmäßige Beschäftigung bei wenig schwankenden Frachtsätzen gebracht hätte[87].

---

86 Vgl. Kapitel D II.
87 Vgl. auch Studt: Abeichung der Rheinschiffe? Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung zum Welker-Plan. in: Rhein-Mainische Wirtschafts-Zeitung Nr. 17 v. 5. 9. 1936.

Auch für die Reedereien konnte sich das Überangebot an Kahnraum auf die Dauer gesehen, nicht günstig auswirken, denn falls sie auch im freien Markt Kleinschiffsraum zur Ergänzung ihres bei Niedrigwasser infolge der verringerten Tauchtiefe nicht voll ausnutzbaren Schiffsparks oder zur Ausnutzung ihrer vollen Schleppkapazität zu gedrückten Frachtsätzen chartern konnten, würden auf der anderen Seite die übrigen, nicht in Ergänzungsfunktion, sondern als Konkurrenten tätigen Kleinschiffer durch Unterbietungen die Frachtsätze derart zerrüttet haben, daß sich auch den Reedereien kaum noch ein auskömmlicher Verdienst geboten hätte. Wenn auch vielleicht die Reedereien sich diesem Kampf vermöge ihrer größeren Kapitalkraft gewachsen fühlen mochten, mußten sie doch in Rechnung stellen, daß ihr Betrieb in bezug auf die Kostenstruktur sich in einer viel ungünstigeren Position als der des Kleinschiffers befand. Die durch den großen Betriebsapparat bedingten hohen fixen Kosten würden eine Stillegung des ganzen oder eines Teiles des Schiffsparks viel verlustbringender gemacht haben, als bei dem großenteils mit variablen Kosten belasteten Betrieb der Kleinschiffer.

Ob vielleicht in der Zukunft die Regulierung der Frachtenzuleitung und des Schiffsraumangebots durch die Meldestellen wieder fallen gelassen werden kann, hängt davon ab, wie sich das Verhältnis der beiden Faktoren, angebotener Schiffsraum und zur Verladung kommende Gütermenge, gestaltet. In absehbarer Zeit ist jedoch eine grundlegende Änderung nicht zu erwarten und eine Aufhebung der jetzigen Bindungen würde nur zu großen Schäden am Vermögen der Kleinschiffahrt und in der Folge auch der Reedereien führen.

cc) Die Entwicklung des Meldestellenwesens in den einzelnen Stromgebieten.

a¹) Auf den ostdeutschen Wasserstraßen.

Der SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen ging nach Aufnahme seiner Tätigkeit in enger Zusammenarbeit mit der „Ostdeutschen Schiffertransport-Genossenschaft e.G.m.b.H." daran, Meldestellen zur gleichmäßigen Frachtenverteilung zu schaffen. Das ursprüngliche Meldestellennetz[88] erstreckte sich auf die Plätze Elbing, Tolkemit, Königsberg, Labiau, Tilsit, Memel, Schmalleningken und Kowno, umfaßte also auch im Ausland befindliche Meldestellen. Später erfolgte eine Auflassung der ausländischen Meldestellen und eine Beschränkung auf das Verbandsgebiet. Im Gebiet der masurischen Seen, die zwar formell seit der Verordnung vom 15. September 1934[89] mit zum Verbandsgebiet gehören, hat man eine Zusammenfassung des Ladungs- und Raumangebots in Meldestellen unterlassen. So umfaßt das Meldestellennetz nur den nördlichen Teil der Provinz Ostpreußen einschließlich Frischem und Kurischem Haff. Neben dem SBV für den Rhein ist der

[88] Vgl. ZfBS 1933 Nr. 3 S. 99.
[89] RA Nr. 219 v. 19. 9. 1934.

SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen der einzige der SBV, durch dessen Meldestellen auch Ladungen an nicht reichsdeutsche Kleinschiffer vermittelt werden, indem man den Mitgliedern des Schiffahrt-Betriebsverbandes Danzig[90] völlige Gleichstellung bei der Ladungszuweisung durch die Meldestellen eingeräumt hat. Umgekehrt genießen die Mitglieder des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen gleiche Behandlung wie die des einheimischen Schiffahrt-Betriebsverbandes in der Meldestelle Danzig[91].

Das nicht allzu große Güteraufkommen und die relativ kleine Mitgliederzahl des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen bringen es mit sich, daß man die Meldestellen des Verbandes vorwiegend in Regie von anderen Organisationen oder Einzelpersonen, die die Führung der Meldestelle als Nebengeschäft betreiben, führen läßt. Heute bestehen im Verbandsgebiet 6 Meldestellen an den Hauptverladeplätzen Königsberg und Tilsit, die vorwiegend der Vermittlung von Zellstoff- und Papiertransporten dienen, sowie an den Plätzen Labiau, Tolkemit, Elbing und Liebemühl[92]. Neben den Kahnmeldestellen sind noch zwei Sсhleppermeldestellen errichtet worden. Eine Schleppermeldestelle umfaßt das Gebiet von mehreren Kahnmeldestellen; so die Schleppermeldestelle Königsberg die Bezirke der Kahnmeldestellen Königsberg, Tolkemit und Elbing die Schleppermeldestelle Tilsit die Bezirke der Kahnmeldestellen Tilsit und Labiau.

a²) Auf der Oder.

Im Stromgebiet der Oder taucht mit Gründung von Meldestellen, die der SBV für die Oder im Laufe des Jahres 1933 ins Leben rief, nicht — wie schon früher angeführt — das Prinzip einer gleichmäßigen Frachtenzuleitung an die Kleinschiffahrt überhaupt als etwas ganz Neues auf, sondern die Meldestellen übernahmen es, für die Beladung eines jeden Kahnes, sobald er nach der Reihenfolgeliste der betreffenden Meldestelle zu berücksichtigen war, Sorge zu tragen und die Einhaltung der Bestimmungen der Frachtenausschüsse (insbesondere die Verteilung der Transportaufträge unter Reedereien und Kleinschiffahrt) zu überwachen, sowie auf der anderen Seite für Andienung genügenden Leerraums an die Reedereien, Verlader und Spediteure bedacht zu sein.

Es entstanden im Laufe des Jahres 1933 zunächst nur für den Schleppkahnverkehr Meldestellen in Kosel, Ottmuth, Breslau, Maltsch, Glogau, Neusalz, Tschicherzig, Fürstenberg, Landsberg, Küstrin, Hohensaaten, Stettin und Stepenitz. Einige dieser Meldestellen und zwar die in Tschicherzig und Neusalz wurden nach kurzer Dauer wieder aufgehoben und ihr Arbeitsbereich anderen benachbarten Meldestellen zugeteilt, da sich keine wirtschaftliche Notwendigkeit für ihr Bestehen

---

90 Der Schiffahrt-Betriebsverband Danzig ist die einzige Form eines SBV außerhalb des Reichsgebietes. Vgl. auch Anm. 120 Seite 44.

91 Nach Vereinbarung vom 28. 2. 1935. (An der Oder Nr. 1 v. 1. 1. 1936).

92 Nach der Meldestellenordnung des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen vom 26. 3. 1936.

ergab. Auf besonderen Wunsch der pommerschen Schiffseigner wurde im April 1934 noch die Meldestelle Gollnow errichtet, wofür Auflassung der Meldestelle Stepenitz erfolgte. Der weitaus größte Teil der Verladungen an die Kleinschiffahrt auf der Oder wird durch die Meldestellen Kosel (oberschlesische Kohle), Maltsch (niederschlesische Kohle aus dem Waldenburger und Neuroder Revier), Breslau (Güter jeder Art und zum Teil niederschlesische Kohle), und Stettin (Güter jeder Art, vorzugsweise Erze nach Oberschlesien) vermittelt. Der Meldestelle Kosel fällt die besondere Aufgabe zu, für die Einhaltung der der Kleinschiffahrt zufallenden Quote an den Verladungen der oberschlesischen Kohle[93] zu sorgen und den zur Ausnutzung der Quote nötigen Kahnraum verfügbar zu halten. Zuerst ging man gemäß Verfügung des Staatskommissars für den Frachtenausschuß Breslau am 10. Mai 1933 zum strikten Reihenladen über, wobei jeder Kahn in der Reihenfolge seiner Anmeldung bei der Meldestelle Berücksichtigung fand, später, im Oktober 1933, wurde die Anordnung wieder aufgehoben, ohne daß dadurch jedoch den Kleinschiffern Schaden entstanden wäre, da weiterhin eine Verteilung der anfallenden Ladungen nach gerechten Grundsätzen durchgeführt wurde. Überdies war es bei den sehr schlechten Wasserstandsverhältnissen in den Jahren 1933 und 1934[94] für die Meldestellen schwieriger, den benötigten Kahnraum zur Ausfahrung des Anteils der Kleinschiffahrt an den Kohlentransporten bereitzustellen, als genügende Ladungsmengen für die Mitglieder des SBV für die Oder zu beschaffen.

a³) Auf den mitteldeutschen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder.

Wie die anderen SBV ging auch der mitteldeutsche SBV bald nach seiner Gründung daran, ein Meldestellennetz auszubauen. Zum Teil lagen hier die Verhältnisse in dieser Beziehung schwieriger als in den anderen Stromgebieten. Rhein-, Elbe- und Oderstromgebiet haben überwiegend eine dem Lauf des Stromes folgende Schiffahrt mit kurzen Stichfahrten in die Nebenflüsse und Kanäle, während das mitteldeutsche Wasserstraßennetz eine große Anzahl mittlerer und kleiner, untereinander verbundener Flüsse und Kanäle aufweist, die der Schiffahrt, die noch dazu überwiegend in Spezialverkehren besteht, also in wenigen Fällen immer in der gleichen Verkehrsrichtung verläuft, Fahrten in den verschiedensten Verbindungen ermöglicht. Dementsprechend wurde auch ein

---

[93] Diese Quote wurde von dem Frachtenausschuß Breslau in einem Verhältnis von 72% für die Kleinschiffahrt und 28% für die Reedereien festgesetzt. Als Grundlage dieser Zahl dienten die durchschnittlich in den Jahren 1928—1930 in den oberschlesischen Häfen verfrachteten Kohlenmengen. (Aus dem Jahresbericht des SBV für die Oder, 1933/34).

[94] So hat z. B. im Jahre 1933 an 81 Tagen die Schiffahrt vollständig geruht (an 51 Tagen infolge Behinderung durch Eis und an 30 Tagen infolge Niedrigwasser). An den verbleibenden 284 Betriebstagen war an 77 Tagen nur ein Verkehr mit weniger als halber Ladung, an 101 Tagen mit halber Ladung, an 66 Tagen mit 3/4 Ladung, und nur an 40 Tagen mit voller Ladung möglich. (An der Oder, Nr. 10, v. 27. 9./1. 10. 1934, S. 11).

sehr engmaschiges Meldestellennetz aufgebaut, während man sich in den anderen Stromgebieten mit ihren vorwiegend an einigen Hauptverladeplätzen anfallenden Ladungen und der damit auch hier konzentrierten Nachfrage und Angebot von Tonnageraum mit einem weitmaschigeren Netz begnügen konnte. Befinden sich im Rheingebiet 11 Meldestellen[95], im Elbegebiet 21 Meldestellen und im Odergebiet 18 Meldestellen[96], so beträgt die Zahl der im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet befindlichen Meldestellen 42 und zwar 25 für Kähne und Motorkähne und 17 für Dampfer.

Die Meldestellen werden z. T. in eigener Regie betrieben, z. T. sind auch mit der Durchführung der Geschäfte der Meldestellen örtliche Einrichtungen anderer Organisationen, vornehmlich der Transport- bzw. Dampfergenossenschaften, betraut worden. Da das Verbandsgebiet des mitteldeutschen SBV sich zwischen den Gebieten des SBV für die Oder und des SBV für die Elbe erstreckt, liegen einige Meldestellen an Plätzen, an denen sich auch Meldestellen der benachbarten Verbände befinden. Diese „Grenz"meldestellen erfassen jedoch nur den Verkehr, der in dem Gebiet der betreffenden Wasserstraßen, zu deren BV sie gehören, aufkommt. Ausgehen können zwar diese Verfrachtungen auch in das Gebiet des benachbarten BV. Auch bleibt es den Kleinschiffern vorbehalten, ob sie sich in der Meldestelle des einen oder des anderen Verbandes anschreiben lassen wollen. Sie müssen jedoch angeben, in welcher Verkehrsrichtung sie Ladung anzunehmen gedenken. Ein Anschreiben für beide Verkehrsrichtungen ist unzulässig. Es ist z. B. so, daß die Meldestelle Parey des mitteldeutschen SBV sowohl Ladungen nach märkischen wie nach Elbestationen vermittelt, jedoch nur Verfrachtungen, die innerhalb des eigenen Verbandsgebietes aufkommen, während gleicherweise die Meldestelle Parey des SBV für die Elbe auch nach beiden Richtungen vermittelt, aber auch nur für Ladungen, die im Elbegebiet anfallen. Ob man die Geschäftsführung der an den gleichen Plätzen gelegenen Meldestellen beider Verbände aus rationellen Gründen zum Teil zusammenlegt, spielt dabei keine Rolle.

Eine besondere Einrichtung des Meldestellenwesens des mitteldeutschen SBV, die ebenfalls von der Struktur des Verbandsgebietes mitbestimmt wird, stellen die Schleppkreise[97] dar. Jeder Schleppereigner, der im Verbandsgebiet Schlepparbeiten verrichten will, muß sich einen bestimmten Schleppkreis auswählen[98], innerhalb dessen er seine Beförderungen zugewiesen erhält. Wechsel des Schleppkreises ist nach einer gewissen Zeit möglich. Es bestehen im ganzen 5 solcher Schlepp-

---

[95] Ohne Berücksichtigung der holländischen Meldestellen.

[96] Die Zahlen ändern sich oft geringfügig durch Auflassung oder Neugründung von Meldestellen. Die angegebenen Zahlen umfassen sowohl Kahn-, Motorschiffs- und Dampfermeldestellen.

[97] Der Ausdruck „Schleppkreis" kann leicht zu Mißdeutungen Anlaß geben, da es sich nicht um einen eigentlichen Kreis mit einem bestimmten Mittelpunkt handelt, sondern ein Schleppkreis nur bestimmte Verkehrsverbindungen umfaßt, die für mehrere Kreise von einem Punkte ausgehen können. So gehen z. B. 4 Schleppkreise von Berlin aus.

[98] Der Schlepper muß sich jedoch bezüglich seiner Bauart für die Arbeiten in dem betreffenden Schleppkreise eignen.

kreise. In Berlin bestehen neben der Hauptmeldestelle Berlin I für Schleppkähne und Motorkähne noch Nebenstellen in Niederlehme und Fürstenwalde, um das relativ hier besonders große Ladungsangebot im Interesse einer schnellen und bequemen Abwicklung zu dezentralisieren. Weitere Kahn- und Motorschiffsmeldestellen befinden sich in Ketzin, Brandenburg, Havelberg, Parey, Ruppin, Marienwerder, Oderberg, Hohensaaten, Zehdenick, Fürstenberg/Mecklbg., Waren i./Mecklenburg, Rüdersdorf und Fürstenberg/Oder, sowie im Bereich der pommerschen Wasserstraßen in Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Stralsund, Swinemünde, Ückermünde, Wollin und Wolgast, letztere als Nebenstelle von Anklam[99]. Für den Schleppverkehr befinden sich in Berlin allein 7 Dampfermeldestellen, von denen einzelne Abschleppungen in vollkommen gleichlaufenden Verkehrsverbindungen vermitteln. Außerhalb Berlins bestehen noch Dampfermeldestellen in Havelberg, Parey, Hohensaaten, Liebenwalde, Zehdenick, Fürstenberg/Mecklenburg, Waren/Mecklenburg, Niederlehme, Rüdersdorf und Fürstenberg/Oder.

a⁴) Auf der Elbe.

Im Sommer 1932 ging der Elbe-SBV dazu über, seine ersten Meldestellen zu errichten und zwar in Hamburg, Magdeburg und Dresden, denen er kurze Zeit später Meldestellen in Aken, Riesa und Aussig folgen ließ. Im Elbeverkehr dienten die Meldestellen nicht ganz allgemein der Frachtzuleitung, also von Urverladern, Spediteuren, Maklern, und Reedereien, sondern sie vermittelten nur Raum- und Schleppkraft an die Mitglieder der „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1932" und später der „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934", die sich verpflichtet hatten, in einer bestimmten Quote die Kleinschiffahrt zur Ausführung ihrer Transporte mit heranzuziehen[100], während die Güterwerbung ausschließlich den Mitgliedern der „Elbe-Reedereien-Vereinigung" vorbehalten blieb. Auch an den schon von den Reedereien getätigten Schlüssen (Berg- und Talschlüssen) sollte der SBV mit Kahnraum beteiligt werden[101]. Im Laufe der Zeit erfuhr das Meldestellennetz eine Erweiterung; so wurden die ursprünglich vom Verein der Saaleschiffer errichteten Meldestellen Nienburg, Alsleben, Halle und Hamburg, nachdem sie schon vorher auf gleicher Grundlage mit den Meldestellen des Elbe-SBV gestanden hatten, mit Eingliederung der Kleinschiffer des Saalegebietes in den SBV für die Elbe in die Verwaltung des SBV für die Elbe übernommen. Dazu kamen Neugründungen in Lüneburg, Wittenberge, Parey und Tetschen. An den Hauptverladeplätzen des Stromes in Hamburg und Magdeburg schuf man, um eine schnellere und reibungslosere Abfertigung für die einzelnen Verkehrsrichtungen und -arten zu erreichen, nach regional oder sach-

---

[99] Nach der Meldestellenordnung des mitteldeutschen SBV vom 1. 1. 1936. (DSchZ Nr. 466 v. 1. 1. 36).

[100] Zunächst war dieses Verhältnis 42% für die Reedereien und 58% für die Kleinschiffahrt (Das Elbeschiff, 3. Jg., 1932, Nr. 6 S. 81).

[101] In welcher Richtung sich diese Zusammenarbeit entwickelte, ist in Kapitel D VI b 4 ausgeführt.

lichen Gesichtspunkten ausgerichtete Meldestellen. So bestehen in Hamburg eine Meldestelle für den Elbe- und den Elbe-Saaleverkehr, den Elbe-Havel-Oderverkehr, den Nahverkehr, den Lagerkahnverkehr und den Schleppverkehr; desgleichen in Magdeburg Meldestellen für den Gesamtverkehr der Mittelelbe, für Dampfer und für Anhangskähne. Eine besondere Berücksichtigung innerhalb der Meldestellenorganisation fand der Nahverkehr im Bezirk von Hamburg, der anderen Bedingungen als der übrige Elbeverkehr unterliegt, wie dies auch später in der Gründung eines besonderen BV für die Unterelbe seinen Ausdruck fand, und der deshalb auch nicht mit in das Abkommen zwischen Elbe-SBV und der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1932 bzw. 1934 einbezogen war, so daß in den speziell dem Nahverkehr dienenden Meldestellen die Mitglieder des Elbe-SBV ihren verfügbaren Raum nicht nur zur Beschäftigung durch Mitglieder der ERV bereithalten mußten, sondern auch von anderer Seite Ladungen annehmen konnten. Nahverkehrsmeldestellen wurden zunächst in Hamburg, Lübeck, Lauenburg und Dömitz eingerichtet, später folgte noch die Meldestelle in Bleckede. Die Mitglieder des Elbe-SBV konnten sich in den anderen Meldestellen, natürlich nicht zu gleicher Zeit, für Beschäftigung im Nahverkehr eintragen lassen. Die Nahverkehrsmeldestellen wurden, wie im Anfang auch die übrigen Meldestellen, zunächst in Regie der Genossenschaften betrieben, später, als sich der SBV seinen eigenen Verwaltungsapparat geschaffen hatte, wurden sie von ihm am 1. 4. 1933 übernommen[102]. Die örtliche Abgrenzung der einzelnen Meldestellenbezirke gegeneinander wird von diesen selbst geregelt, nur bei Zweifelsfällen legen die Geschäftsstellen in Hamburg oder Magdeburg die Grenzen fest. Die Aufnahme der Tätigkeit der Meldestellen erfolgte im Juni 1932. An Fahrzeugen wurden während der 7 Monate des Jahres 1932 6709 abgefordert, so daß bei einem damaligen Fahrzeugbestand des Elbe-SBV von ca. 1400 jedes Schiff im Durchschnitt 4,8 mal während dieser Zeit Beschäftigung fand, wobei durch das Prinzip der Reihenbeladung auch eine wirklich gleichmäßige Beschäftigung gewährleistet wurde. Die durchschnittlichen täglichen Abforderungen betrugen hiernach 31,4 Fahrzeuge. In der ersten Zeit des Bestehens der neuen Regelung wurde die Vermittlungstätigkeit der Meldestellen nicht voll in Anspruch genommen, so daß beispielsweise in der Berichtszeit vom 10.—23. Juli 1932[103] nur 214 Fahrzeuge, also ein Durchschnittssatz von nur 15,3 Fahrzeugen pro Tag, an die Mitglieder der ERV von 1932 zur Abgabe gelangten. Jedoch spielte sich die neue Regelung besonders auch auf Grund ihres Zwangscharakters in der Folge schnell ein, die Zahl der abgegebenen Schiffe steigerte sich ständig und fand für das Jahr 1932 in der Zeit vom 25. 9. — 8. 10. mit einer Abgabe von 667 Fahrzeugen und damit einem Tagesdurchschnitt von 47,6 Fahrzeugen ihren Höhepunkt[104].

[102] Vgl. auch „Das Elbeschiff", Nr. 7 v. 1. 4. 1933, S. 88.
[103] Zahlen aus dem ersten Monat der Tätigkeit der Meldestellen nicht veröffentlicht. Vorliegender Bericht „Das Elbeschiff", Nr. 10, v. 1. 8. 1932, S. 130.
[104] Nach „Das Elbeschiff" Nr. 15, v. 15. 10. 32, S. 195.

Die Arbeit der Meldestellen während des Jahres 1932 litt naturgemäß, wie jede neue Einrichtung, unter anfänglichen Schwierigkeiten in der Durchführung ihrer Aufgaben. Aber in den Jahren 1933 und 1934 zeigt sich in den gestiegenen Abgabezahlen der Meldestellen, daß sie ihre Vermittlerrolle zwischen Klein- und Großschiffahrt auszufüllen vermochten, wenn auch — abgesehen von den 1932 noch außerhalb der Meldestellen zur Verladung gekommenen Güter — auch ganz allgemein die Besserung der Lage der Elbeschiffahrt Anteil an den erhöhten Abgabezahlen der Meldestellen hat. 16 306 Fahrzeuge wurden im Jahre 1933 abgegeben, von denen 7 030 auf das erste Halbjahr, 9 276 auf das zweite Halbjahr entfielen[105]. Damit stieg die Zahl der durchschnittlich täglich vermittelten Fahrzeuge auf 44,7, wobei eine durchschnittlich 11,3 malige jährliche Vermittlung eines jeden Mitgliedsfahrzeuges stattfand[106]. Das Jahr 1934 brachte innerhalb der einzelnen zur Abgabe kommenden Schiffsgattungen einige Verschiebungen, bei den Schleppkähnen sogar eine leichte Abnahme gegenüber 1933, jedoch insgesamt ein weiteres Anwachsen der Abgaben auf 18 152 Fahrzeuge[107], womit ein Tagesdurchschnitt von 49,7 Fahrzeugen und eine durchschnittlich 12,3 malige jährliche Berücksichtigung eines jeden Fahrzeuges der Mitglieder[108] erreicht wurde, also jedes Fahrzeug durchschnittlich einmal im Monat Ladung oder Schleppauftrag durch die Meldestelle zugewiesen bekam. Ein ungefähres Bild von der Zahl der durchschnittlich täglich abgegebenen Fahrzeuge während der Berichtszeiten der Jahre 1932, 1933 und 1934 soll nebenstehende graphische Darstellung vermitteln.

a[5]) Auf dem Rhein.

Als der SBV für den Rhein am 15. September 1934 ins Leben trat, mußte er die zur Durchführung seiner Aufgaben wichtigste Einrichtung, die Organisation der Meldestellen, nicht erst schaffen, sondern konnte ein ausgebautes Meldestellennetz[109], aufgebaut von dem Partikulierschifferverband „Jus et Justitia“ übernehmen. Zunächst ließ man die alte, von „Jus et Justitia“ erlassene Meldestellenordnung weiterhin in Kraft und übernahm auch die Meldestellen erst mit Wirkung vom 15. Februar 1935 in die Verwaltung des BV[110]. Da der Verkehr auf Mosel und Lahn trotz dem entgegenstehenden Wortlaut der Verordnung (§ 1 Absatz 2) zunächst nicht den Bestimmungen des BV unterworfen wurde, erübrigte sich hier auch die Einrichtung von Meldestellen. Dagegen gliederte man die kanalisierte Neckarstrecke von Eberbach bis Lauffen und

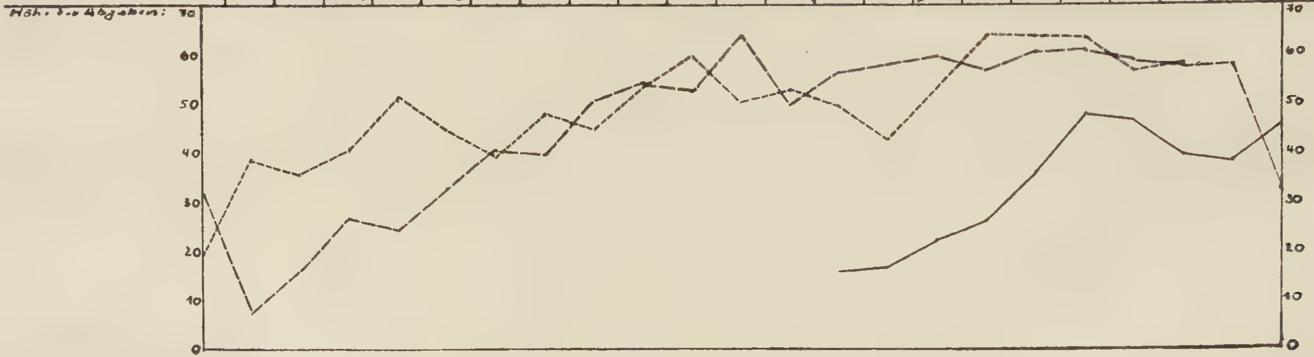
---

105 Nach „Das Elbeschiff“ Nr. 1, v. 1. 1. 1934, S. 3.
106 Zugrundegelegt ist hier die für den 1. 1. 1934 ermittelte Zahl von 1442 Fahrzeugen im Besitz von Mitgliedern des SBV für die Elbe, die auch wohl für das Jahr 1933 nur wenig niedriger gewesen sein dürfte.
107 Nach „Das Elbeschiff“ Nr. 14 v. 15. 7. 35.
108 Zugrundegelegt ist die für Ende 1934 ermittelte Zahl von 1481 Fahrzeugen im Besitz von Mitgliedern des SBV für die Elbe.
109 Es waren dies die Meldestellen in Duisburg-Ruhrort, Neuß, Köln, Linz, Koblenz, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Karlsruhe und Kehl.
110 Vgl. ZfBS 1935 Nr. 2 S. 60.

Die durchschnittlichen täglichen Abgaben von Fahrzeugen durch die Meldestellen des S. B. V. für die Elbe 1932 – 1934

Berichtszeit												
1932												
" 1933	4.I/14.I	15.I/28.I	29.I/11.II	12.II/25.II	26.II/11.III	12.III/25.III	26.III/15.IV	16.IV/29.IV	30.IV/13.V	14.V/27.V	28.V/10.VI	11.VI/26.VI
" 1934	[illegible].I/14.I	15.I/27.I	28.I/10.II	11.II/25.II	26.II/10.III	11.III/24.III	25.III/7.IV	8.IV/21.IV	22.IV/12.V	13.V/26.V	27.V/10.VI	11.VI/23.VI

Berichtszeit											
1932		10.VII/23.VII	24.VII/6.VIII	7.VIII/27.VIII	28.VIII/10.IX	11.IX/24.IX	25.IX/8.X	9.X/22.X	23.X/5.XI	6.XI/19.XI	20.XI/10.XII
" 1933	25.VI/8.VII	9.VII/22.VII	23.VII/12.VIII kein Bericht	13.VIII/26.VIII	28.VIII/9.IX	10.IX/23.IX	25.IX/7.X	8.X/28.X	29.X/11.XI	12.XI/25.XI	26.XI/16.XII
" 1934	24.VI/7.VII	8.VII/21.VII	22.VII/4.VIII	5.VIII/26.VIII kein Bericht	27.VIII/8.IX	9.IX/22.IX	23.IX/13.X	14.X/27.X	28.X/10.XI		



——— = 1932
– – – – = 1933
.... = 1934

die Schiffahrt der deutschen Saar in das Meldestellennetz ein und errichtete zu diesem Zwecke Meldestellen in Heilbronn und Saarbrücken[111].

Von Anfang an ging das Bestreben der deutschen Partikulierschiffahrt dahin, auch die ausländischen Partikuliere, insbesondere die das Hauptkontingent der Partikuliertonnage auf dem Rhein stellenden Holländer[112] mit in die Organisation des deutschen Meldestellennetzes einzuschalten und gleicherweise in Holland, vorzüglich in Rotterdam, durch die holländischen Partikulierorganisationen Meldestellen einrichten zu lassen, in denen den deutschen Partikulieren die gleiche Behandlung wie den holländischen Partikulieren in den deutschen Meldestellen zustehen sollte. Die zu diesem Zwecke zwischen den holländischen Partikulierschifferverbänden dem Algemeene Rijnschippersbond, Rotterdam, dem R. K. Schippersbond „St. Nikolaas", Rotterdam, der Internationale Schippersvereeniging und dem Deutschen Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" geführten Verhandlungen führten am 16. Oktober 1933 zu dem sogenannten Emmericher Abkommen[113], das eine Einrichtung gemeinschaftlicher Meldestellen an den verschiedenen holländischen Plätzen vorsah, wogegen auf deutscher Seite als Äquivalent baldmöglichst die Einrichtung einer einheitlichen Meldeliste für deutsche und holländische Partikuliere in Duisburg-Ruhrort versprochen wurde. Auf holländischer Seite glaubte man sich jedoch benachteiligt, da in den zu errichtenden holländischen Meldestellen die Befrachtung grundsätzlich in der Reihenfolge der Anmeldung erfolgen sollte, während die gleiche Behandlung der Holländer in Duisburg-Ruhrort nicht unbedingt gewährleistet schien[114]. So wurde das Abkommen zunächst nur von der Internationalen Schippersvereeniging ratifiziert, die beiden anderen Verbände dagegen wollten sich erst der Zustimmung der holländischen Regierung vergewissern. Trotzdem kam es zu einer gewissen Zusammenarbeit in den Meldestellen, die schon aus der Gemeinsamkeit der Interessen gegeben erscheinen mußte. Später wurde, wenigstens für die Talfahrt ab Duisburg-Ruhrort, eine einheitliche Meldeliste der deutschen und holländischen Partikuliere geführt.

Im großen ganzen hat sich die Organisation der Meldestellen auch im Stromgebiet des Rheins bewährt, obwohl auch heute noch ein kleiner Prozentsatz der Partikuliere ohne Vermittlung der Meldestellen tätig ist[115]. Die primäre Aufgabe der Meldestellen, eine möglichst gleichmäßige

---

[111] Vgl. „Schiffsfrachtendienst" Nr. 38 v. 21. 9. 1935 S. 3.

[112] Die holländische Partikuliertonnage beträgt 2,7 Millionen Tonnen gegenüber 1,3 Millionen Tonnen der deutschen Partikuliertonnage und 5,1 Millionen Tonnen Gesamtpartikuliertonnage der Rheinflotte. (Nach „Neue Erörterungen in der Rheinschiffahrt", in: Frkft. Ztg. Nr. 407, 408 vom 11. 8. 1936).

[113] Vgl. „Der Rhein", Nr. 11, 1933; S. 203.

[114] Punkt 2 des Abkommens lautet: „Für die Meldestelle in Duisburg-Ruhrort wird angestrebt, je nach Entwicklung der Verhältnisse in absehbarer Zeit ebenfalls zu einer einheitlichen Meldeliste zu gelangen".

[115] Es sind dies vorzugsweise einige süddeutsche genossenschaftliche Unternehmungen der Partikuliere, die von vornherein aus der Organisation des Meldestellenwesens ausgenommen sind, wie auch ein Teil, der mit

Verteilung des Frachtangebotes und Erhaltung eines angemessenen Frachtniveaus herbeizuführen, ist größtenteils, soweit dies bei der zur Verladung kommenden Gütermenge[116] möglich war, erfüllt worden[117]. Die Frachtsätze Ruhr-Rotterdam erfuhren eine Steigerung um ca. 50% (von RM 0,60 auf RM 0,90 pro Tonne). Auch die Beteiligung der holländischen Partikuliere an dem deutschen Meldestellenwesen und umgekehrt hat eine Verstärkung erfahren, wenn auch bei dem freiwilligen Charakter der holländischen Organisationen[118] die holländischen Meldestellen die Bedeutung der deutschen nicht annähernd erreichen konnten.

dd) Die Meldestellenordnungen.

Die Tätigkeit der Meldestellen als Unterorganisation der SBV wird von den für die einzelnen Stromgebiete von den SBV erlassenen Meldestellenordnungen bestimmt. Diese Meldestellenordnungen besitzen als Anordnungen einer Körperschaft des öffentlichen Rechts und damit eines Trägers gewisser, vom Staate abgeleiteter und diesem innewohnender Zwangsmittel und Machtbefugnisse für alle dem betreffenden Verband angehörenden oder die ihm auf Grund von Paritätsabkommen gleichgestellten Personen öffentlich-zwingenden Charakter.

Da sowohl Verteilung von Schiffsraum wie Schleppkraft von den Meldestellen zu regeln ist, mußten für beide Bereiche Anordnungen getroffen werden, indem man entweder für jede Gruppe innerhalb einer gemeinsamen Meldestellenordnung gesonderte Bestimmungen aufstellte oder gänzlich getrennte Meldestellenordnungen für Schlepper, Schleppkähne und Güterboote ins Leben rief. Im Stromgebiet der Elbe und mitteldeutschen Wasserstraßen ging man den ersten Weg, auf dem Rhein, der Oder und den ostdeutschen Wasserstraßen den zweiten, ohne daß durch diese mehr äußerliche Einteilung grundlegende Unterschiede in der praktischen Handhabung zwischen den einzelnen Stromgebieten eintraten. Im übrigen stimmen die Meldestellenordnungen für die jeweiligen Stromgebiete im grundsätzlichen überein. In einzelnen Fällen mußte jedoch auf die besondere Struktur der Binnenschiffahrt in dem betreffenden Gebiet Rücksicht genommen werden.

Den Vorschriften der Meldestellenordnungen haben nicht nur die Mitglieder der SBV für das in Frage kommende Stromgebiet, sondern

---

Bewußtsein den Meldestellen ferngeblieben ist. Im ganzen machen sie etwa 10% des deutschen Partikulierraums auf dem Rhein aus. (Vgl. „Neue Erörterungen . . . a.a.O.).

116 Einer Gesamtflotte von rd. 8 Millionen Tonnen Kahnraum stand 1935 eine Gütermenge von 65 Millionen Tonnen gegenüber. 1913 stand den rund 5 Millionen Tonnen Kahnraum eine Gütermenge von 55 Millionen Tonnen gegenüber. (Vgl. „Neue Erörterungen . . .", a.a.O.).

117 Angaben über die von den Meldestellen abgegebene Tonnage und Schleppkraft können im Hinblick auf die zwischen den Gruppen der Rheinschiffahrt noch bestehenden Spannungen nicht veröffentlicht werden.

118 In den holländischen Partikulierschifferverbänden sind nur ca 50—60% der holländischen Partikulierschiffahrt organisiert. (Der Rhein, 1935 Nr. 5, S. 122).

sämtliche im Gebiet der betreffenden Wasserstraßen tätigen Mitglieder von SB-Verbänden Folge zu leisten. In der Praxis gelangt dieser Punkt nur für die Elbe und die östlich von ihr gelegenen deutschen Wasserstraßen zur Bedeutung[119], da Fahrzeuge von Mitgliedern des SBV für den Rhein erst mit der voraussichtlich im Jahre 1938 erfolgenden Fertigstellung des Mittellandkanals auf die Elbe und die östlich von ihr gelegenen Wasserstraßen übergehen können, wie auch gleicherweise ein Übergang von Schiffen von Mitgliedern der in diesen Stromgebieten tätigen Verbände nach dem Westen bis dahin nicht möglich ist. Bestimmungen über die Behandlung nichtdeutscher Kleinschiffer finden sich in der Meldestellenordnung des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen und des SBV für den Rhein. In ersterer werden die Mitglieder des Schiffahrt-Betriebsverbandes Danzig[120] den Mitgliedern der deutschen SBV im Gebiet der ostdeutschen Wasserstraßen gleichgestellt, im letzteren wird den ausländischen Verbänden[121] die Möglichkeit gegeben, den Meldestellen des SBV für den Rhein die Verteilung der Beschäftigung der ihnen angeschlossenen Fahrzeuge zu übertragen, oder auch sonstige ausländische Fahrzeuge, die nicht organisiert sind, auf ihren Antrag hin in die Meldestellenliste aufzunehmen. Inwieweit bis heute eine solche Beteiligung ausländischer Schiffahrttreibender am deutschen Meldestellenwesen erreicht ist, ließen die Ausführungen im vorhergehenden Abschnitt erkennen.

Den Kernpunkt sämtlicher Meldestellenordnungen bilden die Vorschriften, nach denen die Zuteilung des Kahnraums bzw. der Schleppkraft zu erfolgen hat, und nach welchen Gesichtspunkten der zur Meldung gelangende Kahn oder Schlepper in der Meldeliste einrangiert wird. Im Grundsätzlichen soll jedes Fahrzeug mit dem Zeitpunkt des Leerwerdens in die Reihenfolgeliste der Meldestellen eingetragen werden. Um die Schiffer anzuhalten, sich nach Löschung ihrer Ladung möglichst umgehend wieder bei den Meldestellen eintragen zu lassen, hat man in sämtlichen Meldestellenordnungen Vorschriften getroffen, die persönlich, telefonisch oder schriftlich erfolgende Leermeldung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu verlangen[122]. Wird die Frist nicht eingehalten, so kommt

[119] Eine rechtliche Grundlage hat diese Vorschrift außer der Berücksichtigung in der betreffenden Meldestellenordnung auch auf Grund des zwischen dem SBV für die Elbe, die Oder, die mitteldeutschen und die ostdeutschen Wasserstraßen abgeschlossenen Paritätsabkommens vom 2. Juni 1932.

[120] Der SBV Danzig ist hervorgegangen aus einer Vereinigung des am 8. 8. 1933 als Körperschaft des öffentlichen Rechts gegründeten Schiffahrts-Betriebsverbandes für die Wasserstraßen im Gebiet der Freien Stadt Danzig und dem Lommen Schiffer BV für die Danziger Wasserstraßen in Tiegenhof. Rechtliche Grundlage des jetzigen Verbandes ist eine Verordnung des Danziger Senats vom 24. 2. 1935 (Ges.Bl. d. Freien Stadt Danzig, Nr. 17 v. 4. 3. 1935 S. 405).

[121] In Frage kommen hier besonders die in der Neederlandsche Particuliere Rhijnvaart-Centrale zusammengeschlossenen Verbände: der Algemeene Rijnschippersbond, Rotterdam; die Internationale Schippers-Vereeniging Rotterdam; der Neederlandsche R.K. Hanzebond van Reeders en Schippers „St. Nicolaas" Rotterdam; und die Klein-Reeder-Organisation Neederlandsche Vereeniging van Reeders in die Binnenvaart.

[122] Dieser Zeitraum schwankt in den Bestimmungen der einzelnen Meldestellenordnungen zwischen 24 bis 5mal 24 Stunden nach Leerwerden.

das Fahrzeug erst mit dem Augenblick der Anmeldung und nicht des Leerwerdens im Rang zu stehen. Leerwerdende Fahrzeuge können nicht für irgend einen Bezirk angeschrieben werden, sondern nur in der für ihren derzeitigen Aufenthaltsort zuständigen Meldestelle, eine Anordnung, die eine übermäßige Ansammlung von Leerraum an einigen Plätzen und damit lange Liegezeiten für den einzelnen Schiffer unterbinden soll. Etwa auftretender Kahnraummangel an einem Platz kann durch Überführung von Kähnen aus einem anderen Meldestellenbezirk, die besonderen Bestimmungen unterliegt, meistens in kürzester Zeit ausgeglichen werden.

Es steht zwar den Schiffseignern frei, bevor ihnen von der für ihren augenblicklichen Aufenthaltsort zuständigen Meldestelle ein Beförderungsauftrag zugewiesen wird, aus eigener Initiative in das Gebiet einer anderen Meldestelle hinüberzuwechseln. Sie werden jedoch in der neuen Meldestelle nicht in die Reihenfolgeliste mit dem Zeitpunkt des Leerwerdens, sondern erst mit ihrer dortigen Ankunft eingetragen. In manchen Fällen ist auch als Anhaltspunkt für die Einschreibung in die Meldestellenliste des neuen Bezirks die Zeit des Passierens eines kurz vor der neuen Meldestelle liegenden Platzes maßgebend. So werden beispielsweise leer auf Fahrt nach Hamburg befindliche Kähne mit dem Zeitpunkt des Eintreffens in Lauenburg, leer nach der Mittelelbe kommende Fahrzeuge aus Richtung Berlin mit Passieren der Schleuse Wusterwitz, aus Richtung Hamburg mit Passieren von Tangermünde, von der Saale mit Passieren der Schleuse Calbe und aus Sachsen mit Passieren von Torgau in die Listen der für diese Bezirke zuständigen Meldestellen Magdeburg, Parey und Aken aufgenommen. In ähnlicher Weise finden auch auf der Oder die nach Kosel O./S. oder Ottmuth fahrenden Schiffe in der Reihenfolge ihres Passierens von Ransern oder Brieg Berücksichtigung, während für die nach Stettin gehenden Fahrzeuge der Augenblick der Durchfahrt durch Schleuse Hohensaaten maßgebend ist[123]. Spezielle Vorschriften mußte man im ostdeutschen Wasserstraßengebiet für die dort verkehrenden Segelfahrzeuge erlassen, die sich entgegen den übrigen Schleppkähnen bei ungünstigem Wind, und der dadurch bedingten Hinauszögerung der Ankunft, schon während der Fahrten in Richtung Königsberg von Wehrdamm, Holstein und Tapiau, in Richtung Tilsit von Sköpen melden können, während jene erst bei ihrer Ankunft am Bestimmungsort Aufnahme in die Reihenfolgeliste finden.

Die Verteilung der Beförderungsaufträge erfolgt allgemein in der Reihenfolge der Anmeldungen, soweit die an der Reihe befindlichen Fahrzeuge zur Übernahme der ausgebotenen Ladung nach Größe, Abmessung und sonstiger Beschaffenheit geeignet sind. Den Schiffseignern steht zwar das Recht zu, ungünstigen Bedingungen[124] unterliegende

---

123 Die Richtigkeit der Angaben wird von besonderen Kontrollstellen oder den an den betreffenden Plätzen befindlichen Meldestellen, teils auch bei Fahrten im Schleppzug von dem den Zug führenden Schiffsführer bescheinigt.

124 Der Schiffseigner kann, ohne eine Konventionalstrafe gewärtigen zu müssen, die Beförderung ausschlagen, wenn von einem Frachtenausschuß kein Mindestentgelt festgesetzt ist.

Aufträge, wie z. B. nach Plätzen, wo schwierig Rückfracht zu erhalten ist, oder für verhältnismäßig kurze nur geringen Verdienst und kurze Beschäftigungsmöglichkeit versprechende Strecken[125], auszuschlagen, jedoch muß, um dem Verlader oder Reeder möglichst jederzeit Schiffsraum anbieten zu können, der letzte an der Reihe befindliche Schiffseigner den Auftrag übernehmen, falls er sich nicht einer Konventionalstrafe aussetzen will, die auf der Oder in einem 20tägigen Ausschluß von der Ladungsverteilung, auf der Elbe in der Haftung für alle durch die Verweigerung entstehenden Schäden besteht. In den übrigen Stromgebieten, wo für diesen Fall keine besonderen Strafmaßnahmen in den Meldestellenordnungen angedroht sind, kommen die allgemeinen Strafbestimmungen, die in Zurücksetzung in der Reihenfolge oder in einer Geldstrafe bestehen, in Betracht. Im übrigen lassen sich in den Abschnitten der Meldestellenordnungen, die die Abgaben der Beförderungsaufträge zum Inhalt haben, noch Einzelbestimmungen über besondere Behandlung bzw. Bevorzugung bestimmter Schiffstypen auf gewissen Strecken[126] oder ähnliches finden.

Für die Vermittlung des Beförderungsauftrages ist von dem Schiffer an die Meldestelle eine Verwaltungsgebühr sowie ein bestimmter Betrag als Maklerentgelt bzw. in den kartellierten Stromgebieten als Provision für die Güterwerbung durch die Reedereien zu entrichten. Zum Teil ist die Höhe dieser Gebühren in der Meldestellenordnung selbst festgelegt, zum Teil bleibt sie auch besonderen Bekanntmachungen der SBV vorbehalten. Im Durchschnitt liegt die Provision, die von den Schiffseignern von dem Beförderungsentgelt bzw. der Anteilfracht abzuführen ist, bei 6—7%, wovon ca. 1—2% den Meldestellen als Vermittlungsgebühr, der Rest den Maklern oder Reedereien zufließt. Der auf die SBV zur Unterhaltung der Meldestellen entfallende Anteil läßt in der Regel nach Abzug der Verwaltungskosten noch Überschüsse erscheinen[127], die zur allgemeinen Förderung des Wohles der Kleinschiffahrt Verwendung finden.

Auf der Elbe hatte es zunächst Schwierigkeiten bei der Aufteilung der Provision zwischen der ERV und dem SBV gegeben. Das ursprüngliche Verhältnis von 5% für die abfertigenden Reedereien und 1% für den BV war für letzteren auf die Dauer nicht tragbar, so daß schließlich auf Betreiben des SBV hin eine Revision des Abkommens, auf Grund dessen vorstehende Sätze zustande gekommen waren, erreicht wurde, und durch die Beschlüsse der Berufungskommission vom

---

125 Bei Kurzstrecken, die verhältnismäßig niedrige Gesamtfrachten bieten, kann z. B. auf der Elbe von Fall zu Fall diie Beibehaltung der Reihenfolgenummer zugesichert werden.

126 So sind nach der Meldestellenordnung des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen vom 26. 3. 1936, § 4, Ziffer 6, Kurische-, Finow-Maßkähne und sonstige Segelfahrzeuge bei der Vergebung von Hafftransporten bevorzugt zu berücksichtigen.

127 Die Verwaltungskosten der Meldestellen machten im SBV für die Oder 1933 rd. 40%, 1934 rd. 63½% der Gesamteinnahmen der Meldestellen aus. (Errechnet nach Zahlen aus dem Geschäftsbericht 1933/34 des SBV für die Oder).

3. und 9. März 1933[128] neue für den SBV günstigere Sätze von 4% für die Reedereien und 2% für den SBV Gültigkeit erlangten. Die im Gebiet der Unterelbe bestehenden Nahverkehrsmeldestellen, die nicht den Bedingungen des Elbekartells unterworfen sind, ziehen ebenfalls eine Provision von 6% ein, von der 1% für die Unterhaltung der Meldestelle, 5% für den BV vorgesehen sind. Bei Zwischenschaltung der Tätigkeit eines Maklers betragen die Sätze 2½% für diesen und 2½% für den BV.

Entgegen den übrigen SBV, deren Provisionssätze für die Gesamtheit der Meldestellen gleich hoch sind, und bei denen die Art des verfrachteten Gutes dabei keinerlei Rolle spielt, hat der SBV für die Oder sowohl für die einzelnen Meldestellen als auch für spezielle Güter differenzierte Sätze aufgestellt. An den Plätzen Fürstenberg, Küstrin, Landsberg, Hohensaaten, Stettin und Gollnow ist für die Vermittlungsgebühr der Meldestellen 1% der Bruttofracht zu zahlen, während in Kosel, Ottmuth, Breslau, Maltsch und Glogau nur ½% der Bruttofracht für alle Güter mit Ausnahme der Kohlen-, in Maltsch auch der Steineverladungen, erhoben werden. Die Abgaben für Kohlen und Steine werden nicht in Prozentsätzen, sondern in absoluten Beträgen (½ Pfg. je geladene Tonne) berechnet. Auf dem Rhein hat man sich das Recht vorbehalten, zu der Grundgebühr von 1% für die Verwaltungsunkosten und 4% für die Vermittlertätigkeit noch Zuschläge in Gestalt von Umlagen oder Frachtenrückstellungen vorzunehmen, um so einen Fonds zur Durchführung der Raumgestellungsverträge und des Frachtenausgleichs zur Verfügung zu haben.

2. Errichtung von Fonds zur besonderen Verwendung.

Fonds zur besonderen Verwendung bilden eine Selbsthilfeeinrichtung fast sämtlicher SBV. Um für bestimmte Verkehrsbeziehungen und bestimmte Güterarten, deren Verfrachtung für den einzelnen Kleinschiffer infolge ungenügender Frachtsätze unrentabel sein würde, auf die aber bei dem oft an sich relativ geringen Ladungsangebot im Interesse der gesamten Kleinschiffahrt nicht verzichtet werden kann, den Kleinschiffern ausreichende Frachtsätze zu garantieren und damit einen Anreiz zur Befahrung dieser Strecken oder zur Übernahme frachtungünstiger Güter zu bieten, haben die SBV Ausgleichsfonds gebildet, aus denen entweder für Befahrung bestimmter Verkehre oder Beförderung bestimmter Güter oder beides zusammen Zuschüsse gewährt werden. Es soll also eine gleichmäßige Behandlung sämtlicher Kleinschiffer angestrebt und verhindert werden, daß ein Teil der Schiffer Ladungen nach günstig gelegenen Relationen, verbunden mit hohen Frachtsätzen, erhält, während der andere Teil die ungünstigen Transporte übernehmen muß, falls er nicht bei völliger Unrentabilität dieser Fahrten seinen Kahn überhaupt auflegt. Die Folgen sind dann eine Abwanderung der Transporte auf andere Verkehrsträger.

Die Bildung dieser Fonds vollzieht sich meistens in der Weise, daß ein gewisser Spitzenbetrag der erhaltenen Fracht von dem Schiffer an

[128] Vgl. auch „Das Elbeschiff", Nr. 7 vom 1. 4. 1933.

den Fonds, der zumeist in Verwaltung des BV steht[129], abzuführen ist. In einigen Fällen wird auch dieser Spitzenbetrag von den Verladern, den Spediteuren oder Reedern direkt von der Fracht einbehalten und dem Fonds überwiesen. Die Einziehung der Abgaben für den Fonds kann auf freiwilliger Grundlage oder durch Zwangsbestimmungen der SBV oder anderer zuständiger Organisationen, wie der Frachtenausschüsse, erfolgen. Eine Regelung auf freiwilliger Basis wird jedoch nur in wenigen Fällen zum Ziele führen. Ein Teil der Abgabepflichtigen wird zwar den geforderten Betrag entrichten, während sich der Rest seinen Verpflichtungen entzieht und so die Selbsthilfeeinrichtung in ihrer Bedeutung stark einschränkt, da immer nur ein Zuschuß entsprechend dem zur Verfügung stehenden Fondsbestande geleistet werden kann.

Wie schon oben erwähnt, lassen sich solche Fonds in den verschiedensten Verkehrsbeziehungen und Güterarten finden. Es bestehen oder bestanden beispielsweise auf der Elbe[130] ein Ausgleichsfonds für Ladungen ab Hamburg nach Elbestationen, ein Talausgleichsfonds für Reisen ab Böhmen, Sachsen, Mittelelbe, talwärts, und von der Mittelelbe nach Restomitz, bergwärts, ein Ausgleichsfonds für Kohlen, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes von Hamburg nach der Großgaserei in Magdeburg gefahren wurden, ein Bergausgleich, ein Motorschiffsausgleich u. a. Auf der Oder spielt besonders der sog. Elbefonds eine wichtige Rolle, der die Durchführung vornehmlich von Kohlentransporten ins Elbegebiet ermöglichen soll, um dort den Absatz der schlesischen Kohlen, vermittelt durch die Oderschiffahrt, zu erhalten. Hier konnte man die Nachteile der freiwilligen Abgabeleistung ermessen, indem der Fonds schließlich so stark einschrumpfte, daß Zuschüsse an die nach der Elbe gehenden Kleinschiffer nicht mehr gezahlt werden konnten, und die Einstellung dieses Verkehrs überhaupt befürchtet werden mußte. Die Einschränkung der Beschäftigungsmöglichkeiten durch Fortfall dieser Transporte machte sich jedoch so stark bemerkbar, daß schon nach kurzer Zeit die Abgabe zum Elbefonds wieder eingeführt wurde, diesmal aber als zwangsweise Abgabe, derart, daß die Verlader die Beiträge sogleich von der den Schiffern zu vergütenden Fracht abzogen, und dem SBV für die Oder übergaben. Durch diese Neuregelung stiegen mit der Zeit die abgeführten Beträge derart an[131], daß man einzelne Verkehre von der Abgabepflicht befreite, so die nach Hamburg und Stettin gehenden Transporte, da der Bestand des Fonds für die zu zahlenden Zubußen voll ausreichend war. Daneben brachte ein genügendes Angebot in frachtgünstigen Relationen und schlechte Wasserverhältnisse einen Rückgang der Abladungen nach der Elbe während des Jahres 1933, die jedoch 1934 wieder steigende Tendenz zeigte[132].

---

[129] Überwacht werden die Fonds von der Aufsichtsbehörde.

[130] Vgl. „Das Elbeschiff", 1934 Nr. 2, S. 19 Nr. 22 S. 247; 1935 Nr. 9 S. 102; 1936 Nr. 10 S. 159.

[131] Beiträge zum Elbefonds von abgabepflichtigen Ladungen in der Zeit vom 1. 1.—31. 12. 1934: 153 641,13 RM, dazu der Bestand vom 31. 12. 1933 in Höhe von RM 82 414,26 = RM 236 055,39; dem standen an Elbefondszubußen, Beitragsrückerstattungen für nicht abgabepflichtig gewordene Ladungen und Verwaltungskosten RM 146 059,50 gegenüber (nach dem Jahresbericht des SBV für die Oder, 1933/34).

Nicht nur für Schleppkähne und Motorkähne sind Fonds dieser Art errichtet worden, sondern sie lassen sich auch im Schleppdampferbetrieb als sogenannter Schlepplohnausgleich finden. Das Prinzip ist das gleiche, nämlich allen beteiligten Schleppdampfern den gleichen Schlepplohn zu garantieren. So erhalten Schleppdampfer die Mehrkosten, die ihnen durch Übernahme von unterwegs von anderen Schleppern zurückgelassenen oder zwecks Ableichterung liegen gebliebenen Kähnen entstehen, aus dem Schlepplohnausgleich vergütet. Finanziert wird dieser Ausgleich ähnlich denen im Schleppkahn- und Motorschiffsverkehr aus Spitzenbeträgen, die von den einzelnen Schleppdampferbesitzern ganz allgemein in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes vom Schlepplohn zu entrichten sind und in bestimmten Zeiträumen durch die Schleppdampfermeldestellen oder sonst eine zuständige Stelle ausgeschüttet werden. Die Fonds haben sich in den meisten Fällen bewährt und oft eine zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeit für die Kleinschiffahrt geschaffen, womit sie an der Erreichung der Ziele der SBV, eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung ihrer Mitglieder sicherzustellen, bedeutenden Anteil haben.

3. Schaffung sozialer Einrichtungen.

Während die Aufgaben der SBV vornehmlich auf betrieblichem Gebiet liegen, haben sie dennoch ihren Aufgabenkreis auf das wirtschaftspolitische und soziale Gebiet ausgedehnt, indem sie selbst Einrichtungen, die im Bereich dieser Aufgaben liegen, geschaffen oder eine Zusammenarbeit mit anderen Organisationen in wirtschaftspolitischer und sozialer Art angestrebt und auch durchgeführt haben[133]. Die allgemeine Trennung betrieblicher, wirtschaftspolitischer und sozialer Tätigkeit, die wir heute in der Teilung dieser Aufgaben unter marktregelnde Verbände, die Organisationen des organischen Aufbaues des Verkehrs und die Deutsche Arbeitsfront vorfinden, bestand bei Gründung der ersten SBV im Jahre 1932 noch nicht, und auch heute kann man trotz der Aufteilung der einzelnen Betätigungsfelder unter diese drei Organisationen die einzelnen Funktionen oft nicht streng getrennt halten, zumal praktisch BV und Berufsvertretung unter einer Leitung geführt werden.

Auch die heute maßgeblichen Satzungen der SBV, die durch die Verordnung vom 15. September 1934[134] erlassen wurden, führen im § 3 Aufgaben wirtschaftspolitischer und sozialer Art als solche des BV an. Die sozialpolitische Tätigkeit, die die BV von sich aus ohne Mitwirkung anderer Organisationen ausübten, erstreckte sich im wesentlichen auf die in § 3 Absatz 2 Ziffer 1 und 2 der Satzung genannten Bereiche, also Beratung der Mitglieder und Beschaffung von Beihilfen in Notfällen. Die erstere Tätigkeit, die sich besonders auf die Beratung der Kleinschiffer in arbeits- und versicherungsrechtlichen sowie lohn-

---

[132] Im Jahre 1933 wurden mit Hilfe des Elbefonds zusätzlich 62 365 Tonnen, im Jahre 1934 zusätzlich 138 685 Tonnen nach dem Elbegebiet durch die Kleinschiffahrt zur Verladung gebracht. (Nach dem Geschäftsbericht des SBV für die Oder 1933/34).

[133] Siehe die Ausführungen Seite 70.

[134] RA Nr. 219 vom 19. 9. 1934.

politischen Fragen erstreckte, mußte im Laufe des Jahres 1934 eingestellt werden und ging an die Rechtsberatungsstellen der DAF über. Größeren Umfang hatte auch in einzelnen Gebieten die finanzielle Beratung der Mitglieder angenommen, indem die BV als Berufsvertretung die Belange ihrer Mitglieder wahrten und zum Teil die Durchführung der Zwangsversteigerung verhindern konnten. Heute ist die Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Mitglieder eine der wichtigsten sozialen Aufgaben der SBV geworden. Diese Beihilfen werden den Mitgliedern, die sich infolge ungenügenden Ladungsaufkommens und der dadurch verursachten langen Wartezeiten in finanzieller Bedrängnis befinden, in Form von unverzinslichen Darlehen gewährt, die der Schiffseigner aus den Frachteinnahmen der folgenden Reisen zurückzahlen muß. Der Verband sichert sich einen Anspruch durch Abtretung eines Teiles des Frachtentgeltes durch den betreffenden Schiffseigner.

Die sozialen Einrichtungen der SBV haben heute durch das Wirken der DAF nicht mehr den Umfang wie bisher, trotzdem werden z. B. die Darlehnsgewährung oder Geldangelegenheiten ähnlicher Art weiterhin Aufgaben des BV bleiben, weil er am sichersten über die Bedürftigkeit des einzelnen Schiffseigners entscheiden kann, um danach Höhe und Rückzahlungsbedingungen des Darlehns festzulegen.

b) In Zusammenarbeit mit anderen Organisationen.

1. Errichtung von Frachtenausschüssen.

Zur gleichen Zeit, als die SBV gegründet wurden, nahm auch die Organisation, die eine Sicherung ausreichender Frachtsätze für die gesamte Binnenschiffahrt erstrebte und damit ebenfalls eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung der Lage der Kleinschiffahrt bildete, ihre Tätigkeit auf. Bisher hatten sich die Frachten im freien Markt entsprechend den Selbstkosten des einzelnen Betriebes und unter der regulierenden Wirkung von Angebot und Nachfrage, zum Teil auch unter Berücksichtigung besonderer Verhältnisse, wie z. B. der durch Niedrigwasser bedingten Zuschläge, gebildet. Solange sich Angebot von Gütern und Nachfrage nach Schiffsraum im großen ganzen die Waage hielten, konnten gegen dieses System der freien Frachtenbildung keine Einwendungen erhoben werden, da die Verlader und Spediteure bei mäßigem Angebot von Schiffsraum keinen Druck auf die Frachten auszuüben vermochten, die Reedereien und Kleinschiffer dagegen, gezwungen durch die Konkurrenz in den eigenen Reihen und dazu mit den anderen Verkehrsmitteln des Binnenverkehrs, Eisenbahn und Kraftwagen, ihre Frachtforderungen in angemessenen Grenzen halten mußten. Je mehr jedoch die Binnenschiffahrt in den Krisenjahren durch die Verknappung der zur Verladung kommenden Gütermenge, und des dadurch hervorgerufenen Überangebots an Schiffsraum, sich gezwungen sah, entweder ihre Fahrzeuge aufzulegen oder die Transporte zu Frachtsätzen zu übernehmen, die nicht einmal die Selbstkosten deckten, geschweige denn

eine, wenn auch noch so geringe, Gewinnspanne ließen, desto unerwünschtere Erscheinungen mußten sich auf dem Frachtenmarkt zeigen, die schließlich einen hemmungslosen Konkurrenzkampf befürchten ließen und die Existenzmöglichkeiten eines großen Teils der deutschen Binnenschiffahrt zu zerstören drohten.

Um einem weiteren Umsichgreifen dieser Verhältnisse vorzubeugen, ergriff der Staat die Initiative und errichtete zunächst auf Grund einer Verordnung vom 23. März 1932[135] Frachtenausschüsse für das Elbe-, Oder- und mitteldeutsche Wasserstraßengebiet, und zwar an den Plätzen Breslau, Stettin, Berlin, Magdeburg, Halle a./Saale, Dresden, Hamburg und Lübeck. Diese Ausschüsse sollen allen an der Frachtenbildung in der Binnenschiffahrt unmittelbar interessierten Kreisen eine Möglichkeit zur Vertretung ihrer Forderungen geben und setzen sich dementsprechend aus Vertretern der Kleinschiffahrt, der Großschiffahrt (Reedereien), der Verlader und der Spediteure zusammen. Das Stärkeverhältnis der einzelnen Parteien innerhalb der Frachtenausschüsse gestaltete sich aber nicht immer so, daß die einzelnen ihnen angehörigen Kreise eine ihrer Bedeutung entsprechende Vertretung gefunden hätten. Besonders die Kleinschiffer, denen ihrem zahlenmäßigen Gewicht nach eine verhältnismäßig starke Vertretung zugekommen wäre, fühlten sich vielfach benachteiligt, da ihnen die Beschlüsse der Frachtenausschüsse zu sehr von den Interessen der Reedereien sowie der Verlader und Spediteure diktiert erschienen. Dies ging so weit, daß die Aufsichtsbehörden[136] als Mittelbehörden der Reichswasserstraßenverwaltung in einzelnen Fällen dazu schreiten mußten, Ausschüsse aufzulösen und in einem geänderten Stärkeverhältnis der Parteien neu bilden zu lassen. Der Frachtenausschuß Breslau, bei dem sich die oben dargestellten Verhältnisse in besonders unerfreulicher Weise entwickelt hatten, wurde zeitweilig sogar in gleicher Weise wie der SBV für die Oder einem Staatskommissar unterstellt, der dafür Sorge trug, daß alle in dem Frachtenausschuß vertretenen Interessentenkreise die ihrer zahlenmäßigen Bedeutung zukommende Berücksichtigung fanden.

Um die einzelnen Verkehrsgebiete und Verkehrsarten, von denen fast eine jede anderen Bedingungen bei der Frachtenfestsetzung unterlag, intensiv bearbeiten zu können, gründete man innerhalb des Frachtenausschusses nach fachlichen oder regionalen Gesichtspunkten orientierte Abteilungen, die gleichfalls, wie der Gesamtausschuß, mit den Vertretern der einzelnen Schiffahrtskreise besetzt wurden. So finden sich z. B. im Frachtenausschuß Breslau Abteilungen, die teilweise fachlich, wie bei der Aufteilung des Güterverkehrs in Getreide- und Mühlenfabrikate, Zucker, Holz, Ton, Steine, Kies und Erden, Papier und Zellstoffe,

---

135 RA Nr. 74 vom 30. 3. 1932.

136 Aufsichtsbehörden waren in Breslau der Oberpräsident in Breslau, in Stettin der Oberpräsident in Stettin, in Berlin der Regierungspräsident in Potsdam, in Magdeburg und in Halle a./S. der Oberpräsident in Magdeburg, in Dresden das sächsische Wirtschaftsministerium in Dresden, in Hamburg die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe in Hamburg, in Lübeck die Senatskommission für Handel und Schiffahrt in Lübeck.

teilweise regional wie für den Verkehr auf Warthe und Netze oder den Haff-, Peene- und Boddenverkehr, schließlich z. B. auch nach beiden Gesichtspunkten wie beim oberschlesischen oder niederschlesischen Brennstoffverkehr ausgerichtet sind. Ebenso kennt auch der Frachtenausschuß Stettin eine Untergliederung in Fachausschüsse für die Oder, Berlin und die Mark, die Warthe und Netze, den Haffverkehr und den Lokalverkehr. Schließlich sei noch als weiteres Beispiel der Frachtenausschuß Berlin erwähnt, der sich auch in mehrere Fachabteilungen wie für landwirtschaftliche oder sonstige Erzeugnisse u. ä. gliedert.

Die Unterteilung der Frachtenausschüsse in die mannigfachen Ressorts bringt den Vorteil mit sich, daß jedes Ressort mit Kräften besetzt werden kann, die eine genaue Kenntnis aller in diesem Bereich auftauchenden Fragen, mögen sie in fachlicher oder regionaler Weise zu berücksichtigen sein, besitzen und daher die Gewähr für eine nicht willkürliche, sondern im Einklang mit allen für das betreffende Gebiet zu beachtenden Möglichkeiten vollzogene Frachtfestsetzung bieten. Wie alle an der Binnenschiffahrt beteiligten Kreise sind auch die Kleinschiffer als Mitglieder der SBV verpflichtet[137], die von den Frachtenausschüssen bzw. deren Fachabteilung festgelegten Mindest- oder Höchstentgelte einzuhalten und so zur Schaffung eines sowohl für die Verlader als auch für die Schiffahrtskreise tragbaren Frachtniveaus beizutragen.

2. Errichtung von Güterverteilungs- und Kontrollstellen.

Güterverteilungs- und Kontrollstellen sollen für eine gerechte Güteraufteilung zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt sorgen und darüber wachen, daß die zwischen beiden Parteien vereinbarten Quoten über die Aufteilung der anfallenden Gütermenge eingehalten werden. Sie bilden also eine neutrale Position zwischen beiden Schiffahrtsgruppen. Bevor man an die Errichtung dieser Güterverteilungs- und Kontrollstellen heranging, hatten in den Gebieten, wo ein genau fixiertes Aufteilungsverhältnis zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt vereinbart war, die Reedereien vielfach versucht, die ihnen zustehende Quote zu überschreiten oder sie zwar einzuhalten, jedoch der Kleinschiffahrt nur minderwertige, frachtungünstige Ladungen zur Beförderung zu übergeben[138]. Die letztgenannte Erscheinung hatte sich, bevor Güterverteilungs- und Kontrollstellen eingerichtet waren und man sich damit begnügte, dem SBV täglich eine Aufstellung lediglich über die von den Reedereien geworbenen und mittels Kleinschiffstonnage zur Absendung gebrachten Gütermengen

[137] § 11 Ziffer 3 der am 3. 7. 1933 erlassenen Satzungen (RVerkBl. Nr. 17, 1933) lautet: „Die Mitglieder des Verbandes sind verpflichtet, bei Vermeidung von Ordnungsstrafen, die von einer dazu ermächtigten Stelle für ein Stromgebiet festgesetzten Beförderungsentgelte einzuhalten". Desgleichen in § 5 Ziffer 4 der am 15. 9. 1934 erlassenen Satzung (RA Nr. 219 vom 19. 9. 1934): „Die Mitglieder des Verbandes sind verpflichtet, die von dem Verbandsleiter oder einer dazu ermächtigten Stelle für ein Stromgebiet festgesetzten Beförderungsentgelte einzuhalten."

[138] Vgl. die Ausführungen auf Seite 58 ff.

zu geben, besonders auf der Elbe zum Schaden der Kleinschiffahrt bemerkbar gemacht. Um diese Benachteiligung der Kleinschiffer zu beseitigen, gründete man an den Hauptplätzen der Elbeschiffahrt Güterverteilungsstellen, die paritätisch mit Vertretern der Reedereien und des SBV besetzt wurden. Verteilungsstellen dieser Art befinden sich heute in Hamburg, Berlin, Magdeburg und Dresden[139]. Diese verteilen alle anfallenden Ladungen so, daß grundsätzlich jede Ladung für sich gemäß den festgelegten Aufteilungssätzen unter Reedereien und BV aufgeteilt wird. Um jedoch nicht die Verteilungsstellen mit der Aufteilung kleiner und kleinster Partien, die für die Beschäftigungsmöglichkeiten der Kleinschiffahrt kaum eine Rolle spielen können, zu belasten, hat man Transporte bis zu 150 t, die direkt den Ladestellen der Reederei zugeführt werden, sowie die überhaupt aufkommenden Stückgutsendungen und Kleinsendungen bis zu 50 t von der Regelung ausgenommen, so daß diese also von den Reedereien ohne Beteiligung des BV gefahren werden dürfen[140]. Ebenso sind die Reedereien nicht verpflichtet, den BV an den im Expreß- und Eilverkehr anfallenden Gütern zu beteiligen, da diese Verkehre besitzmäßig zum größten Teil und betrieblich ohne Ausnahme von den Reedereien durchgeführt werden.

Eine Verteilungsstelle derart, wie wir sie auf der Elbe finden, ist in den anderen Stromgebieten nicht errichtet worden. Lediglich eine Überwachungsstelle hatte dafür zu sorgen, daß die Güteraufteilung nach den vorgeschriebenen Grundsätzen erfolgte. Im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet, in dem eine Aufteilung der Güter ohne Ansehung ihres Wertes vorgenommen wurde[141], wodurch sich eine neutrale Verteilungsstelle erübrigte, und nur die Errichtung einer Kontrollstelle nötig war, führte man in der sogenannten Ausgleichsstelle in Berlin täglich Buch über die von den Reedern insgesamt und in Fahrzeugen der Kleinschiffahrt zur Verladung gebrachten Gütermengen. Ergeben sich bei der wöchentlich erfolgenden Abrechnung Differenzen zwischen der tatsächlich verladenen und auf Grund des Abkommens durch die Reedereien zu verladenden Güterquote, so müssen diese im Laufe der folgenden Woche ausgeglichen werden. Neben dieser Ausgleichsstelle, die sich nur mit der rein schematischen Prüfung über Durchführung der besprochenen Abmachungen zu beschäftigen hat, besteht noch ein ständiger Ausschuß, dem sowohl Vertreter der Reedereienvereinigung wie des SBV angehören und der entstandene Meinungsverschiedenheiten beizulegen, Ausnahmen in der Güterverteilung zu genehmigen hat u. ä.

Rhein, Oder und ostdeutsche Wasserstraßen als nicht reedereikartellierte Stromgebiete kennen kein allgemein verbindliches Aufteilungsverhältnis zwischen Schiffahrtsgesellschaften und Kleinschiffahrt, das die Errichtung besonderer Verteilungs- und Kontrollstellen erforderlich gemacht hätte. Es bestehen lediglich Einzelabmachungen bestimmter Gruppen von Reedereien und der BV, wie es im folgenden noch bei Behandlung

139 Nach dem Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, die märkischen Wasserstraßen und die Oder, Dresden Jg. 1936.
140 Vgl. Klostermann, a.a.O. S. 129.
141 Vgl. die Ausführungen auf Seite 60 ff.

der Raumgestellungsverträge dargestellt wird; zeitweise wurde auch für Reedereien und BV ein Verteilungsschlüssel nur für einen Verladeplatz festgelegt, für dessen Überwachung aber keine besondere Kontrollstelle ins Leben trat[142].

3. Abschluß von Schleppabkommen.

Ist die deutsche Schleppkahntonnage überwiegend in Händen von Kleinschiffern, so befindet sich dagegen die Majorität der Schleppkraft im Besitz der Reedereien. Zwar gilt dieses Verhältnis nicht generell für alle Stromgebiete[143], sondern zeigt im einzelnen Abweichungen. Auf Rhein und Elbe mit ihren an Zahl und Stärke weitaus überlegenen Schlepparks[144] liegt das Schwergewicht bei den Reedereien, auf der Oder halten sich Reedereien und Kleinschiffer ungefähr die Waage, während im mitteldeutschen und im ostdeutschen Wasserstraßengebiet die Kleinschiffer den größten Teil der Schleppkraft in Händen halten. Das Bestreben der SBV geht dahin, für ihren Kahnraum genügend Schleppkraft unter günstigen Bedingungen zu erhalten, das der Reedereien, ausreichenden Schleppanhang zur vollen Ausnutzung ihrer Schleppkapazität von den SBV zur Verfügung gestellt zu bekommen. Ein Schleppen von Reedereikahnraum durch der Kleinschiffahrt gehörige Schlepper ist auch in den Gebieten, wo die Reedereischleppkraft nicht die Majorität besitzt, kaum zu finden.

Um eine ausgleichende Basis zwischen der im Verhältnis zum Eigenkahnraum übersteigerten Schleppkapazität der Reedereien und der von ihnen errichteten Schlepporganisationen und dem großen Kahnraumangebot der SBV zu erhalten, ist man vielfach zum Abschluß von Schleppabkommen zwischen beiden geschritten. Auf dem Rhein schlossen eine Reihe von Reedereien, die über nicht genügend eigenen Kahnraum im Vergleich zu ihrer Schleppkapazität verfügten, lang- oder kurzfristige Transportverträge mit den Kleinschiffern ab, um so ständig genügenden Anhang für ihre Schlepper zu haben. Zum Teil wurden Abkommen dieser Art auch von mehreren Reedereien zusammen, die ihre Schleppkraft in einem Schleppkontor vereinigt hatten, in der Form getätigt, daß die Abwicklung zwischen Reedereien und den durch den SBV

---

[142] So auf der Oder für die in Cosel anfallenden Ladungen, von denen 68% der Kleinschiffahrt, 32% den Reedereien zufallen sollten, welches Verhältnis jedoch von den Reedereien nicht eingehalten wurde. („Das Elbeschiff", Nr. 11 vom 15. 8. 1932).

[143] Behandelt sind im folgenden nur die Stromgebiete, in denen SBV bestehen.

[144] Im Rhein- und Elbegebiet sind 1107 Schlepper mit 316 838 PS tätig. In den übrigen drei Stromgebieten nur 817 Schlepper mit 122 560 PS. (Nach einer Tabelle in der „Verkehrstechnischen Woche" Nr. 42/44 vom 14. 10. 1936 S. 581). Allerdings sind von den auf der Elbe tätigen Schleppern (600 mit 118 885 PS) an Zahl fast 2/3, an PS jedoch nur 1/4 abzuziehen, die als Hafenschlepper, Bugsierer und auf der Unterelbe verwendeten kleineren Motorschleppern bestehen. Es bleibt so ein wirklicher Schlepperbestand von 205 Fahrzeugen mit ca. 89—90 000 PS. (Nach „Schiffsfrachtendienst", 1936, Nr. 13, Seite 13).

vertretenen Kleinschiffern Zug um Zug erfolgte, d. h. daß der SBV den Reedereien so viel Schleppgut zuweisen mußte, wie die Mitglieder des Schleppkontors Kahnraum von den Meldestellen des SBV abforderten. Ein solches Schleppabkommen besteht z. B. seit 1933 zwischen dem Talschleppkontor (einer Organisation mehrerer großer Reedereien) und dem SBV für den Rhein, unter das ein großer Teil der Talverschleppungen, die oberhalb Salzigs beginnen, fallen[145]. Schleppabkommen, die sämtliche Partikuliere auf der einen Seite und sämtliche Reedereien auf der anderen Seite umfassen, und damit ein Schleppkartell erstehen lassen, sind auf dem Rhein kaum durchzuführen. Wie alle nur zwischen den deutschen Beteiligten in der Rheinschiffahrt getätigten Abkommen würde auch eine solche Vereinbarung nur etwas Halbes ergeben können, da Durchbrechungen von ausländischer Seite, vornehmlich auf dem Niederrhein, kaum verhindert werden könnten.

Der Gedanke eines derartigen Schleppkartells ist auf dem Rhein schon einmal aufgetaucht, bevor die Gründung des SBV für den Rhein erfolgt war. Man dachte an ein Abkommen zwischen Reedereien und Partikulieren derart, daß neben einem zu gründenden Partikulier- und Reedereien-Kahnkartell ein Schleppkartell zur Errichtung käme und die darin vereinigten Schlepper nur solche Kähne schleppen sollten, die die getroffenen Vereinbarungen einhielten[146]. Man wäre damit für die Partikuliere zu einheitlichen Schleppbedingungen und für die Reedereien zu einer gleichmäßigen Ausnutzung ihrer Schleppkapazität gekommen. Aber die Bedenken hinsichtlich der Internationalität der Rheinflotte ließen auch damals diesen Plan nicht zur Ausführung kommen.

In den kartellierten Stromgebieten (Elbe sowie mitteldeutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder) wurden zwischen allen Beteiligten Vereinbarungen getroffen, die ihren Niederschlag in allgemein verbindlichen Schleppbedingungen[147] fanden. Sie wurden, nachdem sie von der Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung von 1933, dem SBV für die mitteldeutschen Wasserstraßen, der ERV von 1934 und dem SBV für die Elbe anerkannt worden waren, als allgemeiner Handelsbrauch angesehen. Im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet ist es den Mitgliedern der mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung von 1933 nicht gestattet, über einen bestimmten Prozentsatz (30 %) hinaus Kahnraum des SBV zu schleppen, und auch der zum Schleppen freigegebene Prozentsatz an fremder Tonnage darf nur mit Gütern beladen sein, die von der MRV geworben wurden[148]. Diese Bestimmung erklärt sich aus dem Überwiegen der Schleppkraft in der Hand der Kleinschiffahrt, deren Beschäftigungsmöglichkeiten nicht durch die Reedereien eingeschränkt werden sollen. Innerhalb der BV selbst obliegt die Regelung des Schleppgeschäftes und die Aufteilung der Schleppaufträge unter die einzelnen

---

145 Vgl. „Schiffsfrachtendienst", Nr. 3 vom 18. 1. 1936, S. 13.

146 Vgl. Die Deutsche Rheinschiffahrt, Gutachten der Rheinkommission . . ., S. 487.

147 In Kraft getreten am 15. 9. 1935 (vgl. „Schiffsfrachtendienst" Nr. 41 vom 12. 10. 1935, S. 2).

148 Vgl. „Das Elbeschiff" Nr. 1 v. 1. 1. 1934, S. 7.

Schleppdampferbesitzer den Meldestellen. Auf Grund dieser Regelung in den oben erwähnten Stromgebieten wird eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung der Schleppdampfer, und eine Gleichstellung aller Beteiligten bezüglich Schlepplohn usw. im Rahmen der Bedingungen erreicht.

Auf der Oder besteht kein eigentliches allgemein gültiges Schleppabkommen zwischen SBV und Reedereien. Die Verschleppungen erfolgen auf Grund von Einzelvereinbarungen zwischen Reedern und Kleinschiffern. Um die Interessen der Schiffseigner im Schleppverkehr zu wahren, wurde am 1. September 1933 eine besondere Abteilung für den Schleppverkehr im Frachtenausschuß Breslau gegründet[149]. Auch im ostdeutschen Wasserstraßengebiet bestehen keine generellen Abmachungen über den Schleppverkehr zwischen Reedereien und SBV. Der SBV beschäftigt grundsätzlich[150] die Schlepper seiner Verbandsmitglieder; nur in besonderen Fällen, in denen nicht genug Schleppkraft zur Verfügung steht, werden Vereinbarungen mit Nichtmitgliedern über Gestellung von Schleppkraft getroffen.

4. Abschluß von Raumgestellungsverträgen.

Das Bestreben der SBV, eine gleichmäßige Beschäftigung ihrer Mitglieder sicherzustellen, kann auf die Dauer nur durch langfristige Abkommen mit den Reedereien über Mitbeschäftigung des Kleinschiffsraums erreicht werden. Bevor der Gedanke einer Kartellierung in der Binnenschiffahrt auftaucht, bestanden viele Miet- und Beschäftigungsverträge, in den letzten Jahren meist kurzfristiger Art, zwischen den einzelnen Reedereien und den einzelnen Kleinschiffern. Fast immer war aber durch diese Verträge eine Benachteiligung der Kleinschiffer zu befürchten, da das Bestreben der Vereinbarungen dahin ging, in Zeiten der Kahnraumknappheit den Schiffspark der Kleinschiffer in Anspruch zu nehmen, bei sinkender Nachfrage nach Kahnraum jedoch zunächst die Beschäftigung des eigenen Kahnraumes der Reedereien sicherzustellen. Damit wurden die Kleinschiffer in Zeiten großen Kahnraumangebots zur Auflegung ihrer Kähne gezwungen[151], da die von den Spediteuren und Verladern ohne eigenen Kahnraum an sie zur Verladung kommenden Mengen nur einen Bruchteil der Kähne in Fahrt brachten, ein großer Teil dagegen untätig bleiben mußte.

Erst die Zusammenfassung sämtlicher Kleinschiffer in den SBV ließ die Kleinschiffahrt zu einem Faktor erwachsen, der den Reedereien nicht mehr als der wirtschaftlich schwächere, sondern als gleichstarker Partner gegenübertrat, der seine Forderungen wirksam geltend machen konnte. Schließlich waren die Reedereien zur Ergänzung ihres Schiffsparks mit Kleinschiffsraum bei Niedrigwasser oder in Zeiten der Kon-

---

149 Nach Angaben im Geschäftsbericht des SBV für die Oder 1933/34.

150 Schlepper von Nichtmitgliedern, die vom Frachtenausschuß zugelassen sind, werden vom SBV mitbeschäftigt.

151 So waren z. B. auf der Elbe vor Gründung des SBV ca. 40—50% des Kahnraums der Kleinschiffer aufgelegt. Vgl. Klostermann, a.a.O. S. 112.

junktur und Saison angewiesen, wobei sich auch weiterhin die Kleinschiffahrt zur Stellung des nötigen Schiffsraums schon im eigenen Interesse bereit erklärte, als Äquivalent aber verlangte, daß die Reedereien in verkehrsschwachen Zeiten ebenfalls Kleinschiffraum in einer bestimmten Menge beschäftigten. Die Schwierigkeiten der Durchführung einer solchen Regelung liegen teils in der Frage, in welchem Verhältnis die Kleinschiffer von den Reedereien mitbeschäftigt werden sollen, ohne den Reedereien bedeutende wirtschaftliche Schäden zu bringen und trotzdem den Kleinschiffern eine konstant bleibende Beschäftigung zu sichern, teils darin, nach welchem Schlüssel die Aufteilung unter den einzelnen Reedereien vor sich gehen sollte. Für die Reedereien bringt eine solche Abnahmeverpflichtung eine oft nicht geringe Belastung mit sich, da sie auch in verkehrsschwachen Zeiten Kahnraum der Kleinschiffer abnehmen müssen und so vielleicht gezwungen sind, die eigene Kahnraumkapazität nicht voll ausgenutzt zu lassen.

Im einzelnen können die Raumgestellungsverträge verschiedenartigen Charakter tragen, indem sie sich entweder nur auf bestimmte Ladungsgüter und bestimmte Verkehrsbeziehungen erstrecken oder sämtliche Ladungsgüter und sämtliche Verkehrsbeziehungen umfassen; die Menge des zu stellenden bzw. abzunehmenden Raumes kann auf der Basis von für Reedereien und Kleinschiffer festgelegten Prozentsätzen oder aber in mittels absoluter Zahlen ausgedrückten Mengen bestehen usw. Tatsächlich lassen sich auch in der Praxis nach unterschiedlichen Gesichtspunkten gestaltete Verträge finden. Wie schon im Voraufgegangenen kurz erwähnt und auch an anderer Stelle dieser Arbeit behandelt wurde, hat es Verträge dieser Art in der Binnenschiffahrt zu jeder Zeit gegeben, nur daß die heutigen Raumgestellungsverträge der gesamten Kleinschiffahrt eines Stromgebietes gleichmäßige Beschäftigung sichern sollen, während in der Vergangenheit nur der einzelne Kleinschiffer in zumeist unregelmäßigen Zeiträumen Beschäftigung fand.

Die Raumgestellungsverträge sind an sich nicht identisch mit Vereinbarungen über die Verteilung des angebotenen Schiffsraums zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt, wenn beide auch im Prinzip kaum voneinander abweichen. Raumgestellungsverträge liegen dann vor, wenn die Kleinschiffer den Reedereien zur Beförderung der von diesen geworbenen Transportmengen während eines bestimmten Zeitraumes eine bestimmte Kahnraummenge zur Verfügung stellen müssen, während jene umgekehrt verpflichtet sind, diesen Kahnraum in der festgesetzten Zeit abzunehmen. Bei einem Abkommen über Verteilung der anfallenden Güter zwischen Reedereien und Kleinschiffern muß wohl die Reederei eine bestimmte Gütermenge der Kleinschiffahrt überlassen, aber die Kleinschiffahrt stellt ihren Raum nicht zur Ausführung von Reedereitransporten zur Verfügung, sondern erhält ihre Ladung von Spediteuren oder Urverladern direkt.

Größte Sicherheit für ausreichende Beschäftigung bieten die Raumgestellungsverträge den Kleinschiffern naturgemäß bei Festlegung absoluter Beförderungsmengen. Müssen die Reedereien nur einen bestimmten

Prozentsatz der Güter mit Kleinschiffsraum zur Verladung bringen, so ist, falls in der Vertragszeit überhaupt nur geringe Gütermengen anfallen, der Ausfall für Reeder und Kleinschiffer gleich groß (ohne Berücksichtigung der durch die abweichende Kostenstruktur der beiden Betriebsformen verschieden hohen Verluste bei Auflegung der Schiffe), ist aber eine absolute Abnahmemenge festgelegt, so wird die Reederei vielleicht gezwungen, einen übermäßig großen Teil ihres Kahnraums aufzulegen, um ihren Abnahmeverpflichtungen gegenüber den Kleinschiffern nachkommen zu können. Es erhellt hieraus, daß bei Festlegung absoluter Abnahmezahlen größte Vorsicht geboten ist, um eine Benachteiligung der Reedereien nach Möglichkeit zu vermeiden, auf der anderen Seite aber trotzdem Gewähr für ausreichende Beschäftigung der Kleinschiffer zu geben. Im allgemeinen wird eine Aufteilung nach Prozentsätzen vorzuziehen sein, da absolute Abnahmeziffern auch unter Berücksichtigung aller Faktoren, unter denen besonders die Beförderungsziffern der vorhergehenden Jahre von Wichtigkeit sind, nur zu leicht zu einer Benachteiligung der Reedereien führen können und damit unerwünschte Erscheinungen zeitigen, die den volkswirtschaftlichen Wert der Regelung illusorisch machen. Aber auch für die Kleinschiffahrt besteht trotz eines genau festgelegten Aufteilungsverhältnisses die Gefahr, ungebührliche Zurücksetzung zu erfahren. Denn wird diese Aufteilung nicht so vorgenommen, daß jede anfallende Ladung für sich nach dem vertraglich vereinbarten Satze aufgeteilt wird, dann werden die Reedereien die hochwertigen Transporte selbst fahren und den der Kleinschiffahrt zustehenden Anteil mit minderwertigen Transporten ausfüllen.

Als im Jahre 1932 die SBV ihre Tätigkeit aufgenommen hatten, gingen sie schon bald dazu über, Schiffsraumgestellungsverträge mit den Reedereien des betreffenden Stromgebietes abzuschließen. Das erste Abkommen dieser Art wurde zwischen dem Elbe-SBV und der auf Grund einer Verordnung vom 10. Juni 1932[152] gegründeten ERV von 1932 getätigt, die zusammen die ganze Binnenschiffahrt der Elbe, soweit sie in deutschen Händen liegt, beherrschen. Das Abkommen ging dahin, daß 42% aller anfallenden Güter von den Reedereien mit eigenem Kahnraum gefahren wurden, während die restlichen 58% in Kähnen der Mitglieder des Elbe-SBV zur Verladung kamen[153]. Die Kontrolle über Einhaltung dieser Vorschriften wurde durch täglich erfolgende Abrechnung zwischen ERV von 1932 und Elbe-SBV durchgeführt. Der benötigte Schiffsraum wurde nicht von einer zentralen Stelle, sondern von den einzelnen Mitgliedern der ERV von 1932 getrennt abgefordert. Doch brachte diese Regelung den Kleinschiffern zunächst wenig Vorteil, da die Reedereien eine Aufteilung des anfallenden Ladungsgutes nach Qualitätsgesichtspunkten zu ihren Gunsten trafen und damit die schon früher erwähnten Übelstände hervorriefen. Um diesen abzuhelfen, richtete man paritätisch besetzte Güterverteilungs-

---

152 RA Nr. 136 vom 13. 6. 1932.

153 Vgl. auch Klostermann, a.a.O. S. 127 und „Das Elbeschiff" Nr. 6 vom 1. 6. 1932.

und Kontrollstellen ein[154], die eine gerechte Verteilung nach dem Prinzip, jede Ladung und jedes Geschäft, Tonne um Tonne, PS um PS nach dem festgesetzten Satz zu verteilen, möglich machte. Das Bestreben der ERV, eine Garantieübernahme des Elbe-SBV für die Kahnraumgestellung und eine Haftung für eventuelle Schäden aus der Nichtgestellung zu erreichen, wurde nicht erfüllt. Ebenfalls traf man bei der Festsetzung der durch die ERV zu beschäftigenden Schiffsraumquote des Elbe-SBV noch einige Änderungen. Man rangierte die Fahrzeuge mit Attest zweiter Klasse nur mit 80% ihrer Tonnage ein und ließ die für Lagergeschäfte beanspruchten Kähne sowie die Kleinfahrzeuge außerhalb der durch die Raumgestellungsverträge getroffenen Regelung. Hatte zunächst nur der Schleppkahnverkehr in das Vertragswerk Aufnahme gefunden, so wurde im März 1933 auch der Motorschiffsverkehr in der Art eingegliedert, daß man drei Leistungsgruppen von Motorschiffen, je eine für den Expreß-, Eil- und gewöhnlichen Verkehr, unterschied und die den Kleinschiffern gehörigen Fahrzeuge aus den ersten beiden dieser drei Gruppen den die betreffenden Verkehre pflegenden Reedereien zuteilte[155], die letzte Gruppe durch die Meldestellen des Elbe-SBV vermitteln ließ. Auf Grund des am 18. Mai 1932 zwischen Elbe-, Oder- und mitteldeutschen SBV abgeschlossenen Paritätsabkommens, das den Mitgliedern jeder dieser Verbände beim Aufenthalt im Gebiet des anderen Verbandes grundsätzlich gleiche Rechte und gleiche Pflichten gewährte[156], wurden auch diejenigen Mitglieder des SBV für die mitteldeutschen Wasserstraßen, die vorwiegend im Elbeverkehr tätig waren, bei der Raumgestellung an die ERV in gleicher Weise wie die Mitglieder des Elbe-SBV berücksichtigt.

Abgesehen von einigen Anlaufsschwierigkeiten hat die durch die Abkommen zwischen Kleinschiffahrt und Reedereien zu einem geschlossenen Wirtschaftskörper zusammengefaßte deutsche Elbeschiffahrt (ausgenommen die Schiffahrt auf der Unterelbe ab Groß-Hamburg) für die in ihr vereinigten Reeder und Kleinschiffer eine Ausschaltung der hemmungslosen Konkurrenz und die Sicherheit auskömmlicher Frachten gebracht, wenn auch Ereignisse, die nicht der Gewalt des Kartells unterliegen, wie langanhaltende Niedrigwasserperioden, trotz Kleinwasserzuschlägen in manchen Zeiten keine ausreichenden Frachten erzielen ließen.

Auf den mitteldeutschen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder wurde kein freies Abkommen zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt über eine Raumgestellung getroffen. Erst auf dem Verordnungswege

---

154 Eingerichtet am 15. Mai 1933 in Hamburg, Magdeburg, Dresden, Außig und Berlin. („Das Elbeschiff" Nr. 9 vom 1. Mai 1933, S. 115.) Vgl. auch die Ausführungen auf Seite 52 ff.

155 Die Mitgliedern des Elbe-SBV gehörigen 13 Blitzschiffe (für Expreßverkehr) mit 5 426 Tonnen beschäftigten die im Expreßverkehr tätigen „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd-A.G." und „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbe-Schiffahrt-A.G.", die 53 Schiffe für Eilverkehr mit 16 479 Tonnen, die den Eilverkehr ausübenden Mitglieder der ERV. (Vgl. auch Klostermann, a.a.O. S. 128).

156 Ausgenommen das Teilnahmerecht an der Mitglieder-Hauptversammlung und das Wahlrecht zur Kleinschifferkammer.

kam es, mehr als ein Jahr später als auf der Elbe, zu einer Regelung dieser Frage. Die am 1. September 1933 durch Verordnung des Reichsverkehrsministers[157] gebildete Mitteldeutsche Reedereien-Vereinigung von 1933, der sämtliche im Gebiet zwischen Elbe und Oder tätigen Schiffahrtsgesellschaften angehörten, mußte mit den am Verkehr auf den mitteldeutschen Wasserstraßen beteiligten SBV ein auf dem Verordnungswege am 20. Dezember 1933 erlassenes[158] und mit dem 1. Januar 1934 in Kraft tretendes Abkommen über das Fracht- und Schleppgeschäft, unter das auch die Raumgestellung fiel, durchführen. Die Gestaltung dieses Abkommens schloß nicht, wie auf der Elbe, die gesamte Schiffahrt des betreffenden Gebietes zu einer festen wirtschaftlichen Einheit zusammen, sondern ließ ein selbständiges Arbeiten beider Parteien zu. Die Güterwerbung blieb nicht ausschließlich den Reedereien vorbehalten, auch die Kleinschiffer konnten von sich aus durch ihre Genossenschaften und Spediteure Ladungsgut werben und erst dann waren die Reedereien zur Anforderung von Kleinschiffsraum verpflichtet, wenn der Anteil der Kleinschiffahrt, der mit 70% aller zur Verladung kommenden Güter festgelegt war, durch die auf vorstehendem Wege geworbenen Transportmengen nicht erreicht wurde.

Die Aufteilung der Ladungen zwischen MRV von 1933 und dem SBV vollzog sich in einfachster Form, indem man alle Güter ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit und ihren Wert und alle Verkehrsstrecken einander gleichstellte, ein Verfahren, das bei der Abrechnung wenig Schwierigkeiten macht, und hier nicht in dem Maße zu Bedenken Anlaß geben muß, als wenn es beispielsweise im Gebiet der Elbe Geltung erlangen würde, da die Verteilung des anfallenden Frachtgutes nicht ausschließlich in Händen der Reedereien liegt, sondern die Kleinschiffahrt sich durch die mit ihr korrespondierenden Genossenschaften und Spediteure ebenfalls nach Möglichkeit hochwertige Ladungen zur Übernahme sichern wird. Da keine Verpflichtung der Mitglieder der SBV zur Stellung ihres Schiffsraumes besteht, weshalb das hier behandelte Abkommen eigentlich nicht ein Raumgestellungsvertrag genannt werden darf, sondern nur nach der anderen Seite hin einen Raumabnahmevertrag darstellt, trotzdem aber aus grundsätzlichen Erwägungen in dieses Kapitel eingegliedert ist, steht es den Mitgliedern der MRV von 1933 frei, falls die SBV nicht gewillt sind, bei Anforderung Schiffsraum zu stellen, zusätzlich eigenen Raum, der dann nicht auf die ihnen zustehende Quote angerechnet wird, zu beladen.

Hatte man auf der Elbe die Schnellverkehre (Expreß- und Eilschiffahrt), an der dort auch die Kleinschiffer ziemlich stark beteiligt sind, mit in das Vertragswerk einbezogen, so ließ man diese im Gebiet der mitteldeutschen Wasserstraßen ohne Bindungen, wie man auch den örtlichen Bugsierverkehr, den Werkverkehr, den Verkehr ohne Umladung über See und das Lagergeschäft nicht den Kartellbedingungen unterwarf. Soweit im mitteldeutschen Wasserstraßennetz Eilgüterverkehre tätig

---

[157] RA Nr. 208 vom 6. 9. 1933.
[158] RA Nr. 302 vom 28. 12. 1933.

sind[159], werden sie großenteils mit zum Elbekartell oder Oderreedereien gehörigen Fahrzeugen gefahren[160]; in kleinem Umfange sind auch Schiffe der Mitglieder der MKV von 1933 und des SBV für die mitteldeutschen Wasserstraßen darin tätig, jedoch gleichen sich Nachfrage und Angebot an Laderaum so aus, daß die durch hemmungslose Konkurrenz hervorgerufenen Erscheinungen, wie sie sich auf der Elbe bemerkbar machten, hier nicht zu befürchten sind.

Auch im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet brachten im großen ganzen die Raumgestellungsverträge in ihrer, den besonderen Verhältnissen angepaßten lockeren Form der Kleinschiffahrt im Rahmen des Möglichen ausreichende Beschäftigung.

Wie bei allen die Kartellierung in der Binnenschiffahrt betreffenden Fragen, waren auch bei dem Zustandekommen von Raumgestellungsverträgen, die in ihrem Umfang den Kleinschiffern wirklich ausreichende Beschäftigungsmöglichkeiten bieten konnten, auf dem Rhein die größten Schwierigkeiten zu überwinden. In keinem anderen deutschen Stromgebiet bestand wie hier vorzugsweise auf dem Oberlauf von Duisburg-Ruhrort aufwärts schon immer eine so enge Zusammenarbeit zwischen Reedereien und Kleinschiffahrt. Der Gedanke einer Vereinbarung über Raumgestellung zwischen den beiden Schiffahrtsgruppen tauchte hier nicht als etwas Neuartiges, das bisher nur in einzelnen Fällen bekannt gewesen wäre, auf, sondern Raumgestellungsverträge als Inhalt von Miet- und Beschäftigungsverträgen zwischen Reedern und Kleinschiffern (Partikulieren) waren in früheren Jahren recht oft langfristig, in den Jahren des Konjunkturniederganges immer kurzfristiger, oft nur von Fahrt zu Fahrt abgeschlossen worden. Die sich hieraus für beide Teile ergebenden Nachteile, die Unsicherheit in der Beschäftigung für den Kleinschiffer und die Frachtenzerrüttung als Folge destruktiven Wettbewerbs der Partikuliere bei ungenügender Beschäftigung für die Reedereien sind schon an anderer Stelle dieser Arbeit beleuchtet worden.

Sie waren der Anlaß, daß nach Gründung des SBV für den Rhein die Leitung dieser Organisation mit starker Intensität den Abschluß von Raumgestellungsverträgen großer Art propagierte. Die Mehrzahl der Reedereien verhielt sich zunächst gegenüber dem Plan, in größerem Umfang den Abschluß von Raumgestellungsverträgen durchzuführen, die dem SBV die Abnahme einer bestimmten Tonnagemenge garantieren sollten, ablehnend. Vom rein betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus konnten die Konsequenzen, die sich für die Reedereien aus Anwendung dieser Verträge ergaben, kaum günstiger Art sein. Denn durch die Verpflichtung zur Abnahme einer genau fixierten Kahnraummenge der Partikuliere waren sie einerseits gezwungen, bei geringem

[159] Das Tätigkeitsgebiet der Schiffahrt zwischen Elbe und Oder liegt weniger im Linienverkehr, wozu auch die Eilgüterverkehre gehören, als in Spezialverkehren.

[160] Die vorzugsweise im Eilgüterverkehr tätigen Reedereien im mitteldeutschen Wasserstraßennetz sind: Hamburg-Berliner Motoreilschiffahrt G.m.b.H., Motorschiffsreederei Oder G.m.b.H., Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbe-Schiffahrt A.G., Ostdeutsche Eilschiffahrt G.m.b.H. und Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G.

Ladungsangebot einen Teil ihres eigenen Kahnraums aufzulegen oder nur halb ausgelastet in Fahrt zu halten, andererseits begaben sie sich der Möglichkeit, zur Ergänzung ihres Frachtraums die in ihren Forderungen an Anteilsfracht nicht gebundenen und daher vielleicht zu niedrigeren Frachtsätzen arbeitenden holländischen Partikuliere mit heranzuziehen. Die Gefahr des destruktiven Wettbewerbs eines Teils der Partikuliere, der vielleicht die Neigung in Reedereikreisen zum Abschluß von Raumgestellungsverträgen verstärkt hätte, war durch die von den Frachtenausschüssen festgesetzten und für die Mitglieder des SBV obligatorischen Frachtsätze gebannt. Die Dinge lagen in dieser Beziehung auch noch schwieriger als in den Stromgebieten der Elbe und der mitteldeutschen Wasserstraßen. Dort waren die Reedereien in einem Zwangskartell zusammengefaßt, die als Körperschaften des öffentlichen Rechts auf dem Verordnungswege ihren Mitgliedern die Abnahme einer bestimmten Kahnraummenge der Kleinschiffahrt zur Pflicht machen konnten, hier mußte im Wege von Verhandlungen mit ungefähr zwei Dutzend Reedereien zwischen den beiden in diesem Punkte in ihren Interessen konträr sich gegenüberstehenden Gruppen eine einheitliche Linie gefunden werden, die dem einen nicht unnötigen Schaden brachte, dem anderen aber dauernde Beschäftigung sicherte. Der wirtschaftliche und soziale Wert, der in der Sicherung einer dauernden Beschäftigung der Partikuliere lag, durfte in seiner Wirkung nicht kompensiert werden durch die den Reedereien durch Zwang zur Stillegung eigenen Kahnraums entstehenden Kosten und die dadurch in sozialer Hinsicht eintretenden Rückschläge in Form von Personalentlassungen, Arbeitszeitkürzungen oder ähnlichem. Verhandlungen größeren Stils zwischen Vertretern der Reedereien und dem SBV über Raumgestellungsverträge fanden erstmalig am 10. Januar 1936 unter Vorsitz von Staatssekretär Königs vom Reichsverkehrsministerium statt, ein Zeichen dafür, welche Bedeutung der Staat dem Zustandekommen von Vereinbarungen dieser Art zumißt.

Der erste wichtigere Raumgestellungsvertrag war jedoch schon früher im August 1935 zwischen dem SBV und einer Rheinreederei, der Reederei Braunkohle, abgeschlossen worden. Er galt entsprechend dem Tätigkeitsfeld der Reederei nur in einer bestimmten Verkehrsrichtung und zwar für Transporte ab Wesseling nach oberrheinischen Plätzen mit einer Kahnraumbeteiligung des BV in Höhe von 15 000 Tonnen[161]. Soll jedoch ein greifbarer Erfolg für die Mitglieder der SBV durch Abschluß dieser Verträge herbeigeführt werden, muß ungefähr eine Raumabnahme von ca. 200 000 Tonnen monatlich seitens der Reedereien erfolgen. Selbstverständlich kann diese Zahl nicht schematisch für jeden Monat festgelegt werden, sondern die Abforderungen des einzelnen Monats werden sich den Schwankungen der Saison und des Wasserstandes anpassen müssen, jedoch so, daß im Durchschnitt die festgesetzte Tonnagemenge erreicht wird.

Der auf Grund der Verhandlungen vom 10. Januar 1936 abgeschlossene Vertrag stellte nur einen Rahmenvertrag dar, da jede einzelne

[161] Vgl. Westfälische Landeszeitung „Rote Erde", Dortmund Nr. 50 vom 20. 2. 1936.

Reederei getrennt mit dem SBV abschloß. Inhalt dieses Rahmenvertrages war, daß die Reedereien rund 1,8 Millionen Tonnen Ladung während des Zeitraums eines Jahres zuweisen, was ungefähr der oben erwähnten Zahl von 200 000 Tonnen Schiffsraum entspricht. In einzelnen Kreisen hatte man schon bei Abschluß des Rahmenvertrages damit gerechnet, daß die darin als ungefähre Norm fixierte Abnahmemenge durch den Abschluß der Einzelverträge übertroffen würde und ca. 2,3 Millionen Tonnen Partikulierraum von den Reedereien p. a. zur Abnahme kämen[162]. Es handelt sich bei der den Partikulieren von den Reedereien auf Grund der Raumgestellungsverträge überwiesenen Ladungsmenge nicht um die gesamte, den Partikulieren von den Reedereien zufließende Ladung, sondern teilweise um ein zusätzliches Kontingent, das in erster Linie die gleichmäßige Beschäftigung der Partikuliere, besonders während der stillen Monate, in denen sonst die Reedereien vorwiegend ihre eigene Tonnage auszunutzen pflegten, garantieren sollte. Sämtliche in das Abkommen gesetzten Erwartungen sind zwar nicht erfüllt worden, zumal es nicht allgemein zur Durchführung gelangte[163]. Immerhin ist jedoch nicht nur die vertragliche Mindestmenge (150 000 Tonnen Ladung im Monatsdurchschnitt) erreicht, sondern zum Teil erheblich überschritten worden[164].

Der Umstand, daß während des Jahres 1936 keine Niedrig- oder Hochwasserperioden Frachtspitzen über die vereinbarten Frachtsätze[165] hinaus ergaben, lag außerhalb der durch den Plan zu erreichenden Möglichkeiten. Die Kapazitätsübersteigerung an sich innerhalb der Rheinschiffahrt kann natürlich in ihren Auswirkungen nicht durch die Raumgestellungsverträge kompensiert werden. Hier sind andere grundlegende Maßnahmen international für die gesamte Rheinschiffahrt zu ergreifen, wie wir sie in den verschiedenen Plänen der Abeichung (Welker-Plan) oder der korporativen Charterung von Partikulierraum (Jäger-Plan) vorfinden, deren eingehende Behandlung aber nicht Aufgabe dieser Arbeit sein kann.

Für das Jahr 1937 erfährt die von den Reedereien abzunehmende Menge Partikulierraum eine Steigerung auf 3 Millionen Tonnen im Jahr, also auf 250 000 Tonnen im Monatsdurchschnitt[166]. Hatte man im Jahre 1936 feste Frachtsätze für die gesamte, auf Grund des Vertrages von den Reedereien mit Partikulierraum zur Verladung gebrachte Gütermenge festgelegt, so werden 1937 die Reedereien nur 2,2 Millio-

162 Vgl. Kartell-Rundschau H. 2, Febr. 1936.

163 Zudem sind im letzten Jahre ca. 350 000 Tonnen Lagerschiffsraum für die Fahrt frei geworden. (Vgl. Schreiber: Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschiffahrt, i/Die Deutsche Volkswirtschaft, 1936, Nr. 30, S. 963.)

164 Die den Partikulieren zugewiesene Ladungsmenge lag im Durchschnitt der ersten fünf Monate seit Einführung der Schiffsgestellungsverträge rund 30% über der vertraglich festgelegten Mindestmenge. (Vgl. Frkft. Ztg. Nr. 407/08 vom 11. 8. 1936.)

165 Als vereinbarte Frachtsätze galten Rotterdam-Mannheim RM 0,80, Rotterdam-Ruhr RM 0,30. Ruhrhäfen-Mannheim RM 1,00 pro Tonne. (Vgl. Kartell-Rundschau, H. 2, Februar 1936).

166 Vgl. Frkft. Ztg. Nr. 93/94 vom 20. 2. 1937.

nen Tonnen, d. h. ungefähr eine der vorjährigen Gesamtabnahme entsprechende Summe zu festen Frachtsätzen abnehmen, die restlichen 800 000 Tonnen jedoch sollen zu den jeweils geltenden Frachtsätzen übernommen werden. Man will so wenigstens für einen Teil der abzunehmenden Tonnage die möglichen Vor- und Nachteile der Frachtschwankungen beiden Partnern zukommen lassen. Die vereinbarten festen Frachtsätze haben zum Teil gegenüber 1936 eine Steigerung erfahren; so sind die Erzfrachten Rotterdam-Ruhr um 10%, die sonstigen Verladungen Rotterdam-Mannheim von 80 auf 85 Pfg. pro Tonne erhöht worden.

5. Abkommen über die Güterwerbung.

Die Heranziehung von Frachtgut zum Transport auf der Wasserstraße wird in den meisten Fällen nicht von den Mitgliedern der SBV selbst besorgt, sondern die von diesen beförderten Güter sind entweder von den Reedereien, den Genossenschaften, die zwar Organisationen der Kleinschiffer sind, oder von den Verladern ohne eigenen Kahnraum geworben worden. Der Kleinschiffer ist überwiegend als reiner Frachtführer tätig. Solange die Güterdecke ausreichend ist und außerdem die Genossenschaften einen verhältnismäßig großen Prozentsatz an Frachtgut zum Transport durch Kleinschiffertonnage herbeischaffen[167], macht sich das Fehlen einer umfassenden eigenen Organisation der Frachtwerbung nicht störend bemerkbar, da die Reedereien einen großen Teil, die Verlader ohne eigenen Kahnraum fast die Gesamtheit der geworbenen Gütermenge in Fahrzeugen der Kleinschiffahrt zur Verladung bringen. Schrumpft aber die auf der Wasserstraße zur Verladung gelangende Gütermenge ein, dann kann das Fehlen einer eigenen großen Frachtwerbungsorganisation die Kleinschiffahrt in große Schwierigkeiten bringen.

Frachtwerbung ist nicht identisch mit Frachtzuleitung in dem Sinne, wie sie in dem Kapitel über das Meldestellenwesen behandelt worden ist[168], wenn auch beide eng miteinander verbunden sind. Unter einer Frachtenzuleitungsorganisation ist die Schaffung einer oder mehrerer zentraler Sammelstellen zu verstehen, in denen sich Angebot und Nachfrage nach Kleinschiffsraum konzentrieren, ohne daß aber diese Sammelstellen selbst werbend tätig werden. Die Meldestellen versuchen nicht von sich aus Frachten heranzuziehen, sondern nur den Reedereien, Spediteuren und sonstigen Verladern ein konzentriertes Raumangebot zur Verfügung zu stellen. Sie sind daher nicht in der Lage, für ausreichendes Frachtaufkommen an sich zu sorgen, sondern nur für gleichmäßige Verteilung der überhaupt anfallenden Frachtmengen.

Eine Übertragung der Frachtwerbung für die gesamte Kleinschiffahrt an die SBV, die an und für sich denkbar wäre, kann nicht in

[167] Die Transportgenossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. hat beispielsweise im Jahre 1933 13 200, im Jahre 1934 14 300 und im Jahre 1935 16 000 Ladungen für die Kleinschiffahrt geworben. (Vgl. Deutsche Schifferzeitung Nr. 471, vom 1. 6. 1936, S. 1.)

[168] Vgl. die Ausführungen auf Seite 30 ff.

Frage kommen. Einmal müßte ein neuer umfangreicher Verwaltungsapparat, der mit ziemlich hohen fixen Kosten, zum großen Teil auch repräsentativer Art, belastet sein würde, geschaffen werden, dessen Unterhaltung schon einen Teil des durch ihn für die Mitglieder des SBV geschaffenen Vorteils aufheben würde, zum andern würde aber auch damit das eigentliche Wesen der BV entstellt, die ja nur eine straffe Organisation und Ausbildung des in ihnen vereinten Verkehrszweiges bilden sollen, ohne selbst kaufmännisch tätig zu werden. Die SBV würden durch eine solche Regelung zu einer Art handelsrechtlicher Gesellschaft, die den übrigen im gleichen Verkehrsgebiet tätigen Verkehrsträgern im Konkurrenzkampf gegenüberstände.

Eine Besserung auf dem Gebiete der Zuleitung von Transporten kann also für die Kleinschiffahrt nur erreicht werden, indem man entweder das Werbungssystem der Genossenschaften ausbaut oder aber indem man durch Verträge mit den Reedereien festlegt, daß ein bestimmter Prozentsatz der von diesen geworbenen Güter auf jeden Fall auf dem Wege über die Meldestellen an die Kleinschiffahrt zur Verladung gelangt. Je nach der Struktur der Schiffahrt der betreffenden Stromgebiete ging man den ersten oder den zweiten Weg oder versuchte, eine Kombination zwischen beiden zu finden.

Auf dem Rhein schließen die Partikuliere von sich aus zwar auch Frachtgeschäfte ab, die Werbung von Gütern liegt jedoch überwiegend in Händen der Reedereien, Spediteure ohne eigenen Schiffsraum und zum Teil auch der Genossenschaften. Besondere Abkommen über die Güterwerbung sind nicht getroffen worden. Es bleibt also den Partikulieren bzw. dem SBV vorbehalten, abgesehen von besonderen Abmachungen über Raumgestellung, sich zu entscheiden, von welcher Seite Ladung zur Annahme gelangen soll. Der einzelne Partikulier bekommt seine Güter durch die Meldestelle, durch die alle Verlader die geworbenen Gütermengen, soweit sie zur Beförderung durch die Partikulierschiffahrt bestimmt sind, zur Versendung bringen.

Im Gegensatz dazu ist auf der Elbe die Güterwerbung nicht frei, sondern einzig und allein den Reedereien gestattet. In einem am 19. Mai 1932 in Magdeburg geschlossenen Abkommen[169] zwischen der ERV von 1932 und dem Elbe-SBV ist die Güterwerbung ausschließlich als Sache der Reedereien bezeichnet worden. Diese Regelung ist im großen ganzen bis heute unverändert geblieben. Die Genossenschaften, die sonst einen Teil der Güter für die Kleinschiffahrt warben, sind durch diese Vereinbarung empfindlich getroffen worden, da noch dazu ihre übrigen Aufgaben heute mit von den BV ausgeübt werden. Zwar hat das Genossenschaftswesen auf der Elbe nie die Bedeutung gehabt, wie beispielsweise im Gebiet der mitteldeutschen Wasserstraßen. Es besteht heute nur eine Transportgenossenschaft, die „Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e.G.m.b.H., Hamburg"[170].

---

169 Vgl. „Das Elbeschiff" Nr. 6 v. 1. 6. 1932, S. 81.

170 Die Genossenschaft umfaßt ca. 250 Kähne mit rd. 200 000 Tonnen Tragfähigkeit. (Vgl. auch Klostermann, a.a.O. S. 107.)

Besondere Wege in der Güterwerbung ging man im Bereich der mitteldeutschen Wasserstraßen. Wie auf dem Rhein ließ man an sich trotz des bestehenden Kartells die Güterwerbung völlig ungebunden, nur über die Beförderung der geworbenen Güter konnte nicht in jedem Falle frei bestimmt werden; indem nämlich die Reedereien, falls ein bestimmter vertraglich festgelegter Prozentsatz der Kleinschiffahrt an den Beförderungen nicht erreicht wurde, selbstgeworbene Güter in Schiffsraum der Kleinschiffahrt zur Verladung bringen mußten. Diese Regelung hat man wohl im Hinblick auf die überwiegende Bedeutung der Kleinschiffahrt in dem fraglichen Gebiet, sowie auf die straffe und ausgedehnte Organisation der Kleinschiffahrt in der Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H.[171] ergriffen.

Freie Güterwerbung herrscht auch auf der Oder und den ostdeutschen Wasserstraßen. Die Kleinschiffer betreiben sie durch ihre Genossenschaften, daneben übernehmen sie aber auch Ladungen von Reedern, Spediteuren und Verladern ohne eigenen Kahnraum. Eine Heranziehung von Kleinschiffsraum in Ergänzungsfunktion zur Beförderung der von den Reedereien geworbenen Güter ist zwar auch zu finden, spielt aber nicht die überragende Rolle wie auf den westlichen Wasserstraßen.

6. Beteiligung an den Tarifausschüssen der Reedereien.

Während die Frachtenausschüsse, in denen Reeder, Kleinschiffer, Verlader und Spediteure vertreten sind, in allen Stromgebieten die höchste Instanz bei Festsetzung der Frachtraten darstellen, geschieht in den kartellierten Stromgebieten der Elbe und der mitteldeutschen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder die eigentliche Frachtenbildung in den Tarifausschüssen der Reedereien, denen gegenüber die Frachtenausschüsse mehr im Sinne einer Berufungskommission tätig sind[172]. Die Frachtenausschüsse haben sich hier als ein zu schwerfälliges Instrument bewiesen, das oft nicht die nötige Anpassungsfähigkeit an die augenblicklichen Bedürfnisse der Schiffahrt finden konnte. Zu viele Wünsche der verschiedenen, an der Schiffahrt interessierten Gruppen, sowohl von Verkehrsträgern als auch von Verkehrsnutzern, sollten befriedigt werden, ohne daß die im Frachtenausschuß amtierenden Vertreter dieser Gruppen immer den genügenden Einblick in die bei der Frachtfestsetzung auftauchenden Spezialfragen in schiffahrtstechnischer oder wasserwirtschaftlicher Hinsicht besessen hätten. So mußte man entweder die Frachtenausschüsse in einzelne Untergliederungen für jede besondere Verkehrsverbindung und Güterart auflösen, wie man es z. B. auf der Oder getan hat[173], oder aber die Frachtfestsetzung in der Praxis von besonderen Organisationen vornehmen lassen, während der Frachtenausschuß mehr als Bestätigungsinstanz fungierte.

---

[171] Die Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. besitzt im mitteldeutschen Wasserstraßengebiet und teilweise auch an der Elbe 29 Geschäftsstellen.

[172] Eine Ausnahme bildet der noch auf freiwilliger Grundlage zustande gekommene Frachtenausschuß der Saale-Schiffahrt in Halle a. d. S.

[173] Vgl. die Ausführungen auf Seite 51/52.

Aus diesen Erwägungen heraus wurden die Tarifausschüsse der Reedereien gebildet, in die der BV zur Wahrung der Interessen der Kleinschiffahrt je einen Vertreter der Kahn-, Schlepp- und Motorschiffahrt entsandte. Diese Tarifausschüsse, in denen Fachleute aus Kreisen der Reedereien und des BV für jedes Spezialgebiet mit der Frachtfestsetzung betraut sind, nehmen so praktisch die Stellung von Fach- und Unterausschüssen der Frachtenausschüsse ein. Die Tarifausschüsse sind auf Grund privater Abmachungen ins Leben gerufene Institutionen im Gegensatz zu den auf dem Verordnungswege errichteten Frachtenausschüssen. Aufgabe der Tarifausschüsse ist es nicht, die Frachtenausschüsse gänzlich auszuschalten, sondern nur die Frachtenausschüsse von der Kleinarbeit bei Festlegung von Anteilsfrachten, Schlepplöhnen und Motorschiffsfrachten für die einzelnen Verbindungen und Güterarten zu entlasten.

Tarifausschüsse des Elbekartells bestehen in Hamburg, Magdeburg, Dresden, Lübeck und Berlin, um für jedes dieser Gebiete ein der besonderen Verkehrs- und Wirtschaftslage angepaßtes Frachtniveau zu erstellen. Eine gewisse Gefahr bestand bei dem Übergang der Frachtenfestsetzung auf die Tarifausschüsse darin, daß die Belange der Verkehrsnutzer, die in ihnen zunächst nicht vertreten waren, keine Berücksichtigung finden würden. Allerdings hatte die verladende Wirtschaft die Möglichkeit, sich mit ihren Forderungen direkt an die amtlichen Frachtenausschüsse zu wenden, jedoch wäre hierdurch eine unerwünschte Belastung dieser Stellen unvermeidlich gewesen. Um dies zu verhindern, wurde zwischen den Industrie- und Handelskammern Berlin, Hamburg, Dresden, Magdeburg und Lübeck und dem Elbekartell ein Abkommen getroffen, daß die Kammern Vertreter in die Tarifausschüsse des Kartells entsenden, die an den Sitzungen teilnehmen und dort die Wünsche der verladenden Wirtschaft zur Geltung bringen[174].

So verbinden sich heute in den Tarifausschüssen die Reedereien, der BV als Vertreter der Kleinschiffahrt und die Industrie- und Handelskammern als Vertreter der verladenden Wirtschaft, um eine gerechte Frachtfestsetzung zu ermöglichen und entstehende Schwierigkeiten in direkter Besprechung zwischen den Beteiligten beizulegen. Durch die Beteiligung der Industrie- und Handelskammern an den Beratungen der Tarifausschüsse ist auch eine Gefahr, die vielleicht bei fehlender Teilnahme eines Verkehrsnutzers, besonders in Zeiten stärkeren Güteranfalls, nahegelegen hätte, gebannt worden. Falls nämlich in den Tarifausschüssen nur Mitglieder der Schiffahrt selbst vertreten waren, die ihrerseits noch durch den kartellmäßigen Zusammenschluß eine wirtschaftliche Einheit bildeten, konnte vielleicht eine Ausnutzung des damit gegebenen Monopols für Transporte auf der Wasserstraße befürchtet werden. Man muß außerdem jedoch in Betracht ziehen, daß zwar ein beinahe unbeschränktes Monopol für die Transporte auf der Wasserstraße selbst vorlag[175], daneben aber parallel der Wasserstraße konkurrierende Verkehrsmittel in Form von Eisenbahn und Kraftwagen tätig waren.

---

[174] Vgl. DSchZ. Nr. 471 v. 1. 6. 1936, S. 1.

[175] Ein vollkommenes Monopol war auch auf der Wasserstraße durch Vorhandensein der tschechoslowakischen Schiffahrt nicht gegeben.

7. Vereinbarungen mit ausländischen Schiffahrtsgruppen.

Vereinbarungen mit ausländischen Schiffahrtsgruppen, die die SBV vornahmen, haben fast ausschließlich die Regelung der Ladungsverteilung zwischen beiden Beteiligten zum Ziel. Abkommen, die in die Betriebsführung der SBV schwerwiegend eingreifen, sind bisher nur auf dem Rhein getroffen worden, oder man hat versucht, sie zum Abschluß zu bringen. Der Rhein ist wie bereits bemerkt das einzige deutsche Stromgebiet, in dem der deutschen Kleinschiffahrt eine solche fremder Nationalität in größerem Umfange gegenübersteht. Die auf der Elbe verkehrenden ausländischen Fahrzeuge befinden sich fast ausschließlich in Reedereibesitz und die auf den ostdeutschen Wasserstraßen tätigen nicht reichsdeutschen Kleinschiffer spielen zahlenmäßig eine so geringe Rolle, daß sie auf die Beschäftigungsmöglichkeiten der deutschen Kleinschiffahrt keinen Einfluß ausüben können.

Zu direkten Abkommen zwischen der gesamten deutschen Kleinschiffahrt eines Stromgebietes und ausländischen Reedereien, die vielleicht in der Linie der Durchführung von Raumgestellungsverträgen im Bereich der Möglichkeit gelegen hätten, derart, daß sich die ausländischen Reedereigruppen verpflichteten, Kahnraum vom SBV abzunehmen, wogegen die deutschen Reedereien ausländischen Partikulierkahnraum abgenommen hätten, ist es bisher nirgends gekommen. Dagegen haben zwischen dem SBV für den Rhein und ausländischen Partikulierorganisationen mehrfach Verhandlungen stattgefunden, die immer das Problem der gleichmäßigen Ladungsverteilung zum Mittelpunkt hatten. Die ausländischen Partikulierschiffer, besonders die holländischer und belgischer Nationalität, bilden auf dem Rhein die eigentliche ausländische Konkurrenz der im SBV vereinten deutschen Partikulierschiffahrt. Zwar stehen die ausländischen Reedereien ebenfalls in Konkurrenz mit den deutschen Kleinschiffern, jedoch wirkt diese nicht so unmittelbar als die der vorzugsweise in derselben Funktion der Ergänzung von Reedereikahnraum beschäftigten ausländischen Partikuliere.

Das erste Abkommen größeren Stils wurde zwischen dem SBV für den Rhein und den holländischen Partikulierschifferverbänden am 16. Oktober 1933 in Emmerich getroffen[176] und behandelte die Errichtung von Meldestellen in Holland und die Beteiligung der holländischen Partikuliere an den deutschen Meldestellen[177]. Da es nur von einem holländischen Verband endgültig angenommen wurde, konnte es keine befriedigende Lösung darstellen. Bei den Verhandlungen zwischen den deutschen und holländischen Partikulieren stand die Schwierigkeit im Wege, daß zwar auf deutscher Seite eine einheitliche Vertretung der Partikulierschiffahrt im SBV als Partner vorhanden war, auf holländischer Seite dagegen als Kontrahenten eine ganze Reihe von Partikulierschifferverbänden auftraten. Sie umfaßten dazu noch nicht einmal die gesamte holländische Partikulierschiffahrt, sondern ließen eine Außenseiterquote in Höhe

---

[176] Vgl. „Der Rhein", 1933, Nr. 11; S. 203.
[177] Vgl. die Ausführungen auf Seite 42 ff.

von ca. 40—50%, wodurch schon der Wert der Verhandlungen stark herabgemindert wurde.

Die Schwierigkeit, allgemeingültige Vereinbarungen zu treffen, wurde 1935 wenigstens in bezug auf die Zersplitterung der holländischen Partikulierschiffahrt überwunden. Die holländischen Partikulierschifferverbände, der Algemeene Rijnschippersbond Rotterdam, die Internationale Schippers-Vereenigung Rotterdam und der Neederlandsche R. K. Hanzebond van Reeders en Schippers St. Nikolaas, Rotterdam, schlossen sich zu einer Einheitsorganisation der Neederlandsche Particuliere-Rijnvaart-Centrale zusammen, der wenig später noch der Kleinreederverband Neederlandsche Vereenigung van Reeders in die Binnenvaart angeschlossen wurde. Nachdem so eine verhandlungsfähige Organisation, die wenigstens den größeren Teil der holländischen Partikulierschiffahrt umfaßte, geschaffen worden war, nahm man die Verhandlungen mit dem SBV für den Rhein auf und kam schließlich zu einem Abkommen über die gegenseitige Zusammenarbeit. Wie schon im sogenannten Emmericher Abkommen stand die Gleichbehandlung beider Parteien in den Meldestellen des jeweiligen Verbandes im Mittelpunkt. Daneben war in dem Vertragswerk eine gemeinsame Unterhaltung der Meldestellen und, falls es sich als nötig erweisen sollte, Neueinrichtung von Meldestellen in Deutschland und Holland vorgesehen. Aber auch über das Meldestellenwesen an sich hinaus strebte man eine Zusammenarbeit an, wie sie in der Aufstellung einheitlicher Verfrachtungsbedingungen liegt. Die Schiffsgestellungsverträge, die für die Beschäftigung beider Parteien von großer Wichtigkeit sind, ließ man in den Abmachungen unberücksichtigt, indem man es jeder Partei anheimstellte, von sich aus Verträge mit den Reedereien abzuschließen. Um etwaige Streitigkeiten auf Grund des Vertrages zu schlichten, richtete man ein Schiedsgericht ein.

Zunächst wurde das Abkommen bis zum 31. Dezember 1935 geschlossen; es wurde dann jeweils auf 6 Monate verlängert, mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten. Versuche, die belgischen Partikuliere mit in die Abmachungen einzubeziehen, sind bisher über das Verhandlungsstadium nicht hinausgekommen. Die Einrichtungen, die man auf holländischer Seite auf Grund der Vereinbarungen geschaffen hat, insbesondere die Ausgestaltung des Meldestellenwesens, haben längst nicht den umfassenden Charakter des deutschen Meldestellenwesens annehmen können. Die große Zahl der Außenseiter und der vereinsmäßige Charakter der holländischen Organisationen, die nicht wie der deutsche SBV die Einhaltung der erlassenen Vorschriften durch staatliche Machtmittel erzwingen können, stehen einem umfassenden Ordnungswerk innerhalb der deutschen und holländischen Partikulierschiffahrt auf dem Rhein entgegen. Auch innerhalb des deutschen Reichsgebietes wird sich das deutsche Ordnungswerk erst dann voll bewähren können, wenn auch in den anderen Ländern die Partikulierschiffahrt in ähnlicher Form ausnahmslos zusammengefaßt ist, eine Annahme jedoch, die wohl kaum im Bereich der Möglichkeit liegen wird. Immerhin ist auf Grund des Abkommens eine gewisse Stärkung der Zusammenarbeit eingetreten. Daß die Abwertung des holländischen Gulden und der damit erreichte Kostenvorsprung der holländischen Schiffahrt auf die Dauer einen ungünstigen

Einfluß auf die Zusammenarbeit mit dem SBV ausüben wird, ist nicht wahrscheinlich, da auf der anderen Seite Preiserhöhungen kaum zu vermeiden sein dürften.

Neben dem Rhein bestehen noch auf der Elbe und den ostdeutschen Wasserstraßen Abkommen mit ausländischen Schiffahrttreibenden, die die BV von sich aus abgeschlossen haben bzw. bei deren Abschluß sie beteiligt waren. Keine dieser Vereinbarungen reicht aber in ihrer augenblicklichen und zukünftigen Auswirkung an die auf dem Rhein getroffenen heran, da sie einerseits nur auf losen Abmachungen ohne direkte Zusammenarbeit bestehen, andererseits nur verhältnismäßig kleine ausländische Schiffahrtsgruppen als Partner auftreten. Zwischen dem BV und der tschechoslowakischen Elbeschiffahrts-A.G. hat man eine Verständigung über die gegenseitigen Maßnahmen herbeigeführt, die jedem Partner den notwendigen Lebensraum sichern und ein Absinken der Frachtraten im Elbegebiet verhindern soll. In Ostpreußen handelt es sich um eine Zusammenarbeit in den Meldestellen des SBV für die ostdeutschen Wasserstraßen und dem Schiffahrtsbetriebsverband für die Wasserstraßen im Gebiet der Freien Stadt Danzig, die schon bei der Behandlung des Meldestellenwesens erwähnt wurde.

8. Mitwirkung bei sozialen Aufgaben.

Die SBV sind nicht nur selbst bei der Schaffung sozialer Einrichtungen tätig, sondern arbeiten auch mit anderen Organisationen auf dem Gebiet der sozialen und kulturellen Hebung des Kleinschifferstandes zusammen. Die Mitwirkung bei den Aufgaben, die nicht nur vom SBV allein, sondern in Verbindung mit anderen Organisationen erfüllt werden sollen, also als Hauptträger eine andere Organisation haben, denen aber der SBV Unterstützung zuteil werden lassen soll, ist rechtlich in § 3 Absatz 2 Ziffer 3 der Satzung festgelegt, indem sich die Tätigkeit des Verbandes auf „Förderung aller Bestrebungen, die der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Hebung des Kleinschiffers dienen", erstrecken kann. So hat der SBV bei der Einrichtung von Schulen zur Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzung die DAF unterstützt, indem er die dafür erforderlichen Räume zur Verfügung stellte, oder hat bei Auftauchen von Schwierigkeiten in der Kreditgewährung an die Kleinschiffer durch die Schiffshypothekenbanken, Darlehnsgenossenschaften usw. die Vermittlung übernommen, u. ä.

Das Gebiet, in dem SBV andere Organisationen bei der Durchführung sozialer Aufgaben unterstützen sollen, ist nicht im einzelnen umrissen, somit können sie in den verschiedensten Bereichen sozialer Tätigkeit, wie im Schulwesen, Versicherungswesen, Genossenschaftswesen, u. ä., mitwirken. Jedoch darf diese soziale Betätigung niemals die Hauptaufgaben der SBV, die auf betrieblichem Gebiet liegen, zurückdrängen.

VII. Genossenschaften und Schiffer-Betriebsverbände.

Als im Jahre 1932 die SBV zunächst in den mitteldeutschen und ostdeutschen Stromgebieten die Kleinschiffahrt in ihre Organisation ein-

gliederten, schien der Lebensraum für die bestehenden Transport- und Dampfergenossenschaften stark eingeschränkt, wenn nicht überhaupt vollkommen untergraben zu werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Schiffergenossenschaften die alleinige auf betrieblichem Gebiet tätige Organisation der Kleinschiffahrt gewesen, während die Kleinschifferverbände ihre Arbeit auf das soziale und standespolitische Gebiet beschränkt hatten.

Die SBV übernahmen nun den größten Teil der bisher den Genossenschaften obliegenden Aufgaben. Nur das Gebiet der Güterwerbung blieb den Genossenschaften erhalten, während die Güterverteilung, die bisher ebenfalls von den Genossenschaften ausgeübt worden war, an den BV entfiel. Hier taucht nun die Frage auf, ob das Weiterbestehen der Genossenschaften gerechtfertigt ist, und welche wichtigen Funktionen sie im bejahenden Falle noch neben den BV zu erfüllen hätten. Als eine der wichtigsten Arbeitsgrundlagen der Genossenschaften ist schon im Vorhergehenden die Ladungswerbung bezeichnet worden, die auch heute noch speziell in einigen Stromgebieten eine bedeutende Gütermenge der Kleinschiffahrt zuführt. Eine Überleitung dieser Tätigkeit auf den BV kann, falls man den Charakter des BV als solchen wahren will, nicht in Betracht kommen[178]. Schon aus diesem Grunde muß das Weiterbestehen der Genossenschaften gerechtfertigt erscheinen, da man sonst der Kleinschiffahrt einen bedeutenden, wenn auch nicht ausschlaggebenden Faktor in der Zuführung von Ladungsgut entziehen und sie damit noch mehr in die Abhängigkeit der Schiffahrtsgesellschaften bringen würde.

Daneben besitzen die Genossenschaften auch durch ihre oft jahrzehntelange Tätigkeit in den betreffenden Stromgebieten einen so engen Kontakt mit der verladenden Wirtschaft, wie ihn der im Gegensatz zu den dezentralisierten Genossenschaften zentralisierte BV erst in längerer Aufbauarbeit schaffen müßte. Die Lösung wird, abgesehen von besonderen Verhältnissen in einzelnen Stromgebieten, die im folgenden noch erwähnt werden, in einer Zusammenarbeit zwischen den Genossenschaften und den BV liegen, so daß sich jede Organisation auf den ihr eigentümlichen Arbeitsbereich beschränkt.

Die auf freiwilligem Beitritt der Mitglieder beruhenden Genossenschaften umfassen nicht wie der BV sämtliche Kleinschiffer, sondern nur einen gewissen Prozentsatz, der in den einzelnen Stromgebieten differiert. Im gesamten deutschen Wasserstraßennetz sind rund 75% der Kleinschiffer genossenschaftlich organisiert[179], doch ist bei dieser Zahl zu beachten, daß darin nicht nur die Mitglieder der augenblicklich bestehenden 30 Transport- und Schleppgenossenschaften, sondern auch die der 15 Kreditgenossenschaften enthalten sind. Schaltet man diese letzteren aus, so erreicht die Organisierung der Kleinschiffer in den Genossenschaften ungefähr die Höhe von ca. 50—55%. In einzelnen Fällen hielten, trotz der ihnen verbleibenden Aufgaben der Güterbeschaffung, Genossenschaften ihr Weiterbestehen neben dem BV für überflüssig und gingen

---

178 Vgl. die Ausführungen auf Seite 56 ff.
179 Vgl. „Das Elbeschiff" Nr. 7 vom 1. 5. 1936.

in dem neuerrichteten BV auf, der sich während seiner Aufbauzeit der Einrichtungen der Genossenschaften, soweit sie den gestellten Anforderungen entsprachen, bediente. Diesen Weg nahm die Transportgenossenschaft des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia", die zur selben Zeit mit dem gleichnamigen Kleinschifferverband in den SBV für den Rhein überführt wurde. Allerdings hatte auf dem Rhein die Bedeutung der Transportgenossenschaften für die Güterwerbung nie den Umfang angenommen, wie in manchen anderen Stromgebieten.

Im mitteldeutschen und ostdeutschen Wasserstraßennetz war das Genossenschaftswesen von jeher weitaus stärker als an den westdeutschen Wasserstraßen entwickelt. Die Erklärung hierfür liegt vorzugsweise in der Struktur der dortigen Schiffahrt. An Tonnage ist die Kleinschiffahrt auf der Elbe, den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder, auf der Oder und auf dem ostdeutschen Wasserstraßennetz den Reedereien überlegen[180]. Im mitteldeutschen Gebiet zwischen Elbe und Oder liegt auch die Geschäftsführung vorwiegend in Händen der Kleinschiffahrt. Eine geradezu überragende Stellung innerhalb des Genossenschaftswesens nimmt hier die Transport-Genossenschaft in Berlin e.G.m.b.H., ein, die größte deutsche Schiffer-Genossenschaft überhaupt, die nicht nur in ihrem eigentlichen heimatlichen Bereich, den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder, sondern auch auf beiden Strömen selbst, auf letzterem durch eine mit ihr korrespondierende Schwestergenossenschaft bei der Beschaffung von Transporten für die Kleinschiffahrt maßgeblichen Anteil hat. Hatte man zunächst vielleicht befürchtet, daß mit Gründung der SBV und durch die im Anschluß daran zwischen diesen und den Reedereien getroffenen Abmachungen der Lebensraum der Genossenschaften eingeengt würde, so trifft dieses zumindest für die Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. nicht zu. Diese konnte vielmehr die Zahl der 1934 geworbenen Ladungsgüter gegenüber 1933 um 8,4%, 1935 gegenüber 1934 nochmals um 11,9% steigern[181].

Im Elbegebiet, wo neben der Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. die Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e.G.m.b.H., Hamburg, in der Güterwerbung beschäftigt ist, unterliegt zwar die Tätigkeit der Genossenschaften den Kartellabmachungen, doch ist eine völlige Unterbindung der genossenschaftlichen Güterwerbung nicht eingetreten.

Auf der Oder versucht die mit der Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H. in Verbindung stehende Dampfer-Genossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer e.G.m.b.H. der Kleinschiffahrt Transporte zu gewinnen.

In Ostpreußen beträgt die genossenschaftlich erfaßte Kleinschiffahrt ca. 75% der in Ostpreußen beheimateten Kleinschiffer[182], die in der

---

180 In Mitteldeutschland umfaßt die Kleinschiffahrt ca. 70%, an der Oder ca. 66% und in Ostpreußen ca. 60% der Tonnage. („Das Elbeschiff". Nr. 7, vom 1. 5. 1936, S. 106.)

181 Errechnet auf Grund von Zahlenangaben in der DSchZ Nr. 471 vom 1. 6. 1936, S. 1.

182 Vgl. ZfBS 1933 Nr. 3, S. 99.

Ostdeutschen Schiffer-Transportgenossenschaft e.G.m.b.H. organisiert sind. Es entwickelte sich hier zwischen dem in Personalunion geleiteten SBV und der Transportgenossenschaft eine sehr enge Zusammenarbeit.

Die Schiffergenossenschaften werden auch in Zukunft ihre Existenzberechtigung neben den SBV beweisen können. Während diese als öffentlich-rechtliche Körperschaften die Gesamtheit der Kleinschiffer im Interesse einer gerechten Güterverteilung und der Erhaltung eines auskömmlichen Frachtniveaus zwangsweise umfassen und nicht erwerbswirtschaftlich tätig sind, werden die auf freiwilliger Mitgliedschaft aufgebauten erwerbswirtschaftlichen Genossenschaften mit der Stärkung ihrer eigenen Leistungsfähigkeit auch die ihrer Mitglieder stärken und damit die Aufgabe der BV, die Not der Kleinschiffahrt zu beheben, unterstützen.

VIII. Ein Reichs-Schiffer-Betriebsverband?

Rund ein Jahr nach der Gründung der einzelnen SBV tauchte der Gedanke auf, sich nicht mit der Zusammenfassung der gesamten Kleinschiffahrt in regionalen BV zufriedenzugeben, sondern darüber hinaus einen Reichs-Schiffer-Betriebsverband zu schaffen[183], der nahezu sämtliche deutschen Kleinschiffer umfassen und damit zum Teil auch die Stromgebiete, die bisher keinen Zwangszusammenschluß kannten, mit in das Ordnungswerk eingliedern sollte. Diesem Vorschlag lag wohl mehr der Gedanke zugrunde, überhaupt die deutsche Kleinschiffahrt zu einem festen Zusammenschluß zu bringen, als für sämtliche deutschen Wasserstraßen ein nach vollkommen einheitlichen Gesichtspunkten ausgestaltetes Ordnungswerk aufzubauen. Wenn auch die Aufgaben der SBV grundsätzlich die gleichen sind, so müssen doch zur Durchführung dieser Aufgaben in den einzelnen Stromgebieten verschiedene Maßnahmen angewandt werden. Es ist ja nicht so, wie wir es beispielsweise bei der später zu behandelnden Organisation des gewerblichen Güterfernverkehrs im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband finden, daß überall für die Tätigkeit des Verbandes ungefähr die gleichen Voraussetzungen vorliegen, sondern innerhalb der Binnenschiffahrt verlangt jedes Stromgebiet eine der Struktur seiner Schiffahrt angepaßte Regelung.

Als daher mit der Verordnung vom 25. September 1935[184] die Kleinschiffahrt als Fachgruppe innerhalb der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt zusammengefaßt wurde, mußte daneben eine Zusammenfassung der Kleinschiffer in einem Reichs-Schiffer-Betriebsverband unnötig erscheinen, da diese Maßnahme ja auch nur rein organisatorischen Zwecken hätte dienen können, ohne eine allgemein-verbindliche Marktregelung zu schaffen. Ein Reichs-SBV würde nur eine weitere finanzielle Belastung der Kleinschiffer herbeiführen, da man neben den bisherigen Verwaltungskörpern der einzelnen SBV, die kaum wesentlich beschränkt werden könnten, einen neuen Verwaltungsapparat aufbauen müßte.

---

[183] Vgl. „Das Rheinschiff" Nr. 4 v. 1. 4. 1933.
[184] RGBl. I 1935, S. 1169 ff.

Man könnte zwar zur Rechtfertigung eines Reichs-SBV anführen, daß sich heute schon in einzelnen Stromgebieten auch Mitglieder fremder SBV betätigen, wobei teilweise die für die Mitglieder des heimischen SBV erlassenen Vorschriften für die im gleichen Gebiet tätigen Mitglieder des fremden SBV nicht verbindlich sind und damit die eigene Kleinschiffahrt durch die Konkurrenz aus dem anderen Lager benachteiligt wird. Jedoch rechtfertigt ein solcher Zustand, der sich heute schon zum Teil auf der Elbe und Oder sowie dem zwischen beiden liegenden mitteldeutschen Wasserstraßengebiet herausgebildet hat und mit dem nach Fertigstellung des Mittellandkanals erfolgenden Anschluß der westdeutschen Stromgebiete an die Elbe und die anschließenden Wasserstraßen eine noch größere Bedeutung erhalten wird, auch nicht die Gründung eines Reichs-SBV. Denn erstens werden nach Fertigstellung des Mittellandkanals die Kleinschiffer weiterhin überwiegend in ihrem eigenen Stromgebiet oder in Verkehren, die von ihm ausgehen oder zu ihm hinführen, beschäftigt sein, und zweitens kann man die Benachteiligung der eigenen Kleinschiffer gegenüber den fremden oder umgekehrt dadurch beseitigen, daß man beide in dem betreffenden Verbandsgebiet den gleichen Bindungen unterwirft. In dieser Richtung geht auch schon das Paritätsabkommen zwischen den SBV für die Elbe, die mitteldeutschen Wasserstraßen, die Oder und die ostdeutschen Wasserstraßen vom 15. Januar 1935[185], das jedoch noch keine ideale Lösung des Problems darstellt. Zwar hat durch das Abkommen jeder der drei Verbände den Mitgliedern der beiden anderen Verbände in seinem Stromgebiet Gleichbehandlung zugesichert, so daß also die Mitglieder der fremden Verbände gegenüber dem heimischen Verband nicht benachteiligt werden, aber auf der anderen Seite fehlt es oft an Schutz für die Mitglieder des eigenen Verbandes vor denen des fremden. So sind die Mitglieder des SBV für die Elbe den Vorschriften des Elbe-Kartells unterworfen, die ebenfalls auf der Elbe verkehrenden Fahrzeuge des SBV für die mitteldeutschen Wasserstraßen und des SBV für die Oder dagegen sind in ihren Handlungen nicht an die Bestimmungen des Elbe-Kartells gebunden, nehmen aber auf der anderen Seite an den Einrichtungen des Verbandes teil.

Trotzdem auch heute noch der Gedanke der Errichtung eines Reichs-SBV nicht ganz verschwunden ist[186], ist man doch in den maßgebenden Kreisen von einem solchen Plan abgerückt[187]. Wie die vorhergehenden Ausführungen gezeigt haben, sind die Gründe, die gegen die Einrichtung eines Reichs-SBV vorgebracht werden können, so schwerwiegend und zahlreich, daß weder heute noch in Zukunft ein Reichs-SBV Daseinsberechtigung beanspruchen kann.

---

[185] ZfBS 1935, Nr. 1, S. 2.
[186] Vgl. DSchZ Nr. 475 vom 1. 10. 1936, S. 1.
[187] Vgl. Baschwitz: Die Frage der Partikulierschiffer, i/ZfBS 1936, S. 369 ff.

E. Die Schiffer-Betriebsverbände im Vergleich zum Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

Jahre hindurch war die Binnenschiffahrt der einzige Verkehrszweig, innerhalb dessen die Wirtschaftsform des Verkehrs-Betriebsverbandes Eingang gefunden hatte. Erst in neuester Zeit trat neben die Betriebsverbände in der Binnenschiffahrt ein Betriebsverband im gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr. Dieser neue Verkehrs-Betriebsverband, der den Namen „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband" (RKB) führt, ist innerhalb seines Verkehrszweiges eine noch umfassendere Organisation, als die SBV innerhalb der Binnenschiffahrt darstellen. In ihm ist der gesamte gewerbliche Kraftwagengüterfernverkehr vereinigt, während die SBV nur einen Teil des gewerblichen Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen, und zwar wie gezeigt wurde, die Kleinschiffahrt, erfassen. Dementsprechend weicht auch der RKB bezüglich der sozialen Stellung seiner Mitglieder von den SBV ab. Sind in letzteren ausschließlich Kleinbetriebe organisiert, so umfaßt der RKB sowohl Klein- als auch Mittel- und Großbetriebe, wenn auch die ersteren überwiegen. Auch die Ursachen, die zur Gründung der SBV und des RKB führten, sind zum Teil verschieden[1], mochten sie auch in beiden Fällen derart sein, daß sie zum Aufbau eines weitgehenden Ordnungswerkes drängten.

So mag man zunächst kaum eine tiefere Beziehung zwischen den SBV und dem RKB trotz ihrer gleichartigen wirtschaftsrechtlichen Gestaltung finden können; bei näherer Betrachtung jedoch muß man zu der Erkenntnis kommen, daß die Verbände sich nicht nur äußerlich in ihrer wirtschaftlichen und rechtlichen Form als Verkehrs-Betriebsverbände und Körperschaften öffentlichen Rechts gleichen, sondern auch ihr Ziel — innerhalb ihres Tätigkeitsbereiches durch straffe Marktregelung ein Ordnungswerk aufzubauen —, mit den gleichen oder einander ähnelnden Mitteln zu erreichen suchen.

Beide unterwarfen ihre Mitglieder den aufgestellten Tarifbestimmungen, die beim RKB vom Verbande selbst im Einvernehmen mit der Reichsbahn, bei den SBV von Frachtenausschüssen, die durch staatliche Initiative errichtet waren, aufgestellt wurden, in denen die Mitglieder der SBV neben anderen an der Binnenschiffahrt interessierten Kreisen vertreten waren.

Beide sorgen dafür, daß die Tarife eingehalten werden und eine möglichst gerechte Verteilung des anfallenden Frachtgutes unter die Mitglieder stattfindet. Hier dienen die Meldestellen, dort die Laderaumvertei-

[1] Vgl. die Ausführungen auf Seite 4.

lungsstellen der Durchführung dieser Aufgaben. Zwar ist in den SBV die gleichmäßige Verteilung des Frachtgutes, im RKB die Überwachung der Einhaltung der Tarifbestimmungen die primäre Aufgabe.

Beide beschränken sich, von einigen Ausnahmen abgesehen, auf das Gebiet der Transportdurchführung, während sie die Werbung der Güter anderen Organisationen überlassen.

Als Ganzes stellt der RKB zwar die reinere Form eines Betriebsverbandes dar, indem er sich von Anfang an ausschließlich marktregelnden Aufgaben widmete, wogegen die SBV sich auch auf sozialem Gebiete betätigten. Zudem wird auch die Durchführung der Aufgaben marktregelnder Art vom RKB strenger überwacht als von den SBV. Beispiele hierfür bieten die schärferen Kontrollmethoden, die sich besonders deutlich in der Einführung des zentralisierten Abrechnungsverkehrs zeigen.

Aber sowohl in den SBV wie im RKB finden wir die grundlegenden Forderungen eines Verkehrs-Betriebsverbandes verwirklicht: einen Verkehrszweig zu einer organisatorischen Einheit zusammenzufassen, um durch eine straffe Marktregelung dem Interesse der in ihm vereinten Unternehmer sowie der gesamten Volkswirtschaft zu dienen.

F. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

1. Struktur und Wettbewerbslage des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs vor Gründung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

Durch das ständige Anwachsen des Kraftwagengüterfernverkehrs in den Nachkriegsjahren hatte sich mit der Zeit ein ungesunder Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Landstraße entwickelt. Solange der gewerbliche Güterfernverkehr sich noch in verhältnismäßig engen Grenzen hielt, hatten die übrigen Verkehrsträger und auch der Staat den Erscheinungen dieses Kampfes keine allzu große Bedeutung beigemessen und die Kraftverkehrswirtschaft im großen und ganzen sich selbst überlassen. Erst die Abwanderung eines ständig wachsenden Verkehrsvolumens von der Schiene auf die Landstraße zwang zu Überlegungen, wie man diesen Verkehr unter möglichster Wahrung seiner betrieblichen Eigenart in den Kreis der übrigen Träger des Güterverkehrs einspannen sollte. Zunächst stand jedoch weniger der Gedanke im Vordergrund, den Kraftwagengüterfernverkehr in geordnete Bahnen zu lenken und ihn so zum Nutzen der gesamten Volkswirtschaft und der Unternehmer selbst in angemessenem Umfange einzusetzen, sondern man versuchte, um der Schiene auf jeden Fall die bisherigen Gütermengen zu erhalten, den Kraftwagengüterfernverkehr einzuengen. Auf diesen Prinzipien basierten die Kampfmaßnahmen der Reichsbahn, wie K-Tarife und Schenker-Vertrag und auch die Notverordnung vom 6. Oktober 1931[1], die den Kraftwagengüterfernverkehr wohl einer festen Tarifordnung unterwarf, die eigentlichen Probleme aber, die in der Schaffung einer einheitlichen Organisation sämtlicher Unternehmer lagen, völlig unbeachtet ließ. Man hatte übersehen, daß nur bei einer Eingliederung der gesamten Unternehmungen in ein festgefügtes Ordnungswerk eine wirksame Kontrolle über Einhaltung der Tarife und der sonstigen gesetzlichen Bestimmungen ermöglicht wurde, und daß eine Verordnung, die den Gedanken der Schaffung einer einheitlichen Organisation unbeachtet ließ und lediglich übergeordnete staatliche Stellen mit einer in der Praxis nur oberflächlich auszuübenden Kontrollfunktion betraute, bei der großen Zahl der Unternehmer und der Verquickung des Güterfernverkehrsgewerbes mit anderen benachbarten Gewerbezweigen, wie Spedition, Benzin- oder Kohlenhandel, die Ausübung einer wirksamen Kontrolle nicht ermöglichen konnte. So trat mit der Verordnung vom 6. Oktober 1931 kaum eine wesentliche Veränderung der früheren Zustände ein.

[1] RGBl. I 1931, Nr. 67.

Um eine wirksame Kontrolle zu ermöglichen, wäre es vielleicht das Einfachste gewesen, den Kraftwagengüterfernverkehr in der Zukunft im Monopol der Reichsbahn zu betreiben[2]. Auf der anderen Seite bestand jedoch dann die Gefahr, daß durch Ausschaltung der privaten Initiative und durch das Bestreben der Reichsbahn, nach Möglichkeit zur Verzinsung des in ihren Anlagen investierten Kapitals die Güter auf dem Schienenwege zu verfrachten, die Entwicklung des Kraftwagengüterfernverkehrs gehemmt und die deutsche Gesamtwirtschaft der speziell in der Verminderung der Beförderungsdauer, der Freizügigkeit im Verkehr und in kostenmäßiger Hinsicht liegenden Vorteile des Kraftwagens nicht voll teilhaftig geworden wäre.

II. Entstehung und rechtliche Grundlagen des RKB.

Im RKB wurde die Organisationsform verwirklicht, die die private Initiative des einzelnen Unternehmers nicht übermäßig einschränkte und gleichzeitig eine straffe Organisation mit marktregelnden Funktionen ermöglichte. Der RKB führt seine Entstehung zurück auf das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935[3]. Der Unternehmer bleibt nach wie vor selbständig, unterliegt aber den vom Verband festgesetzten Bedingungen. Der Verband umfaßt sämtliche Unternehmer des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs und bildet eine Zwangsorganisation, gekleidet in die Form einer Körperschaft des öffentlichen Rechts.

Der gewerbliche Güterfernverkehr soll durch dieses Ordnungswerk zu einem jederzeit technisch und wirtschaftlich voll leistungsfähigen Glied der deutschen Wirtschaft ausgebaut werden, in dem sich alle in ihm tätigen Unternehmungen den gleichen Pflichten der Gesamtheit gegenüber unterwerfen müssen. Bisher hatten sich, wie dies bei jedem jungen Wirtschaftszweig zu geschehen pflegt, im gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr neben finanziell gut fundierten und nach kaufmännischen Gesichtspunkten arbeitenden Firmen Elemente eingeschlichen, die Geschäfte um jeden Preis machen wollten und durch Frachten, die einer genauen Kalkulation kaum standhielten, sich selbst, aber auch ihre Mitbewerber, die sie durch die Frachtunterbietung zur Senkung ihrer Frachtraten unter Selbstkosten zwangen, zugrunde richteten.

Eine straffe Organisation mit kartellmäßigem Charakter, wie wir sie heute im RKB vorfinden, läßt sich zwar immer erst in einem gewissen Entwicklungsstadium durchführen. Es mußte zunächst eine bestimmte Anzahl von Unternehmern im Güterfernverkehr mit einem genügend großen Verkehrsaufkommen vorhanden sein, bevor eine Organisation, die von den Mitgliedern ohne staatliche Beihilfe wirtschaftlich getragen werden konnte, geschaffen werden durfte. Eine kleinere Zahl von

---

[2] War vorgesehen in einem Entwurf des Reichsverkehrsministeriums, der ein Betriebsmonopol der Reichsbahn forderte. (Vgl. auch Burgemeister: Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland, S. 65 ff.).

[3] RGBl. I 1935, Nr. 66.

Unternehmern und ein niedrigeres Verkehrsaufkommen bedingt in einem gewissen Umfange einen gleich großen Verwaltungsapparat, wie eine große Zahl von Unternehmern mit höherem Verkehrsaufkommen. Hieraus folgt, daß bei einer kleineren Zahl von Unternehmern die zur Erhaltung des Verwaltungsapparates aufzubringenden Beiträge den einzelnen wirtschaftlich zu stark belasten, da, wie gesagt, die Kosten der Verwaltung, speziell der Zentralverwaltung[4], zum großen Teil fix sind, sich also bis zu einer gewissen Grenze ohne Rücksicht auf die Höhe der Mitgliederzahl unverändert halten. Lediglich bei den einzelnen vom Verband eingerichteten Laderaumverteilungs-, Abrechnungs- und Kontrollstellen werden sich die Kosten mehr variabel gestalten.

Der Haushalt der Laderaumverteilungsstellen müßte eigentlich vollständig getrennt von dem Gesamthaushalt des RKB geführt werden, da sie nur eine Fracht-Vermittlungsstelle für einen Teil der Mitglieder des RKB darstellen, so daß eigentlich ihre Unterhaltung nicht aus den von der Mitgliedergesamtheit eingehenden Beträgen bestritten werden dürfte.

Die heutige Ordnung im gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr bildet ein Mittelding zwischen einer gänzlich starren Bindung des Kraftverkehrs, wie sie bei einem Monopol in Händen des Reiches bzw. der Reichsbahn vorgelegen hätte, und einem völlig ungebundenen Unternehmertum. Sie stellt also gewissermaßen ein Kompromiß dar zwischen dem die Erhaltung der privaten Initiative und Verantwortung fordernden Unternehmertum und dem von dem anderen großen Verkehrsträger, der Reichsbahn, aufgestellten Postulat einer Bindung an feste Tarife und Beförderungsbedingungen. Beide Prinzipien liegen nicht nur im Interesse der beiden Parteien, sondern auch in dem der gesamten Volkswirtschaft.

Inwieweit das neue Gesetz beiden Erfordernissen entsprechen wird und in welchem Maße es nach der einen oder der anderen Seite ausgebaut werden muß, kann nur eine längere Entwicklungsperiode zeigen. Eine Rückkehr zu einem keinerlei Bindungen unterworfenen Unternehmertum wird sich aller Voraussicht nach nicht vollziehen, da dies das Chaos vor der heutigen Regelung in noch größerem Umfange wieder erstehen ließe. Die Voraussagen, daß auf die Dauer eine Monopolisierung des Kraftverkehrs unvermeidlich sei[5], falls das Ordnungswerk keine sichere Gewähr für Einhaltung der Tarife und Beförderungsbedingungen geben sollte, sind heute durch das einwandfreie Arbeiten des RKB hinfällig geworden.

---

4 Vgl. auch Mellerowicz in einem Referat, gehalten auf dem 2. Deutschen Betriebswirtschaftertag in Berlin, DVN Nr. 22 v. 30. 5. 1936, Ausgabe B.

5 Vgl. auch Scholz: Der Güterfernverkehr mit Kraftwagen nach dem Gesetz vom 26. 6. 1935, Vortrag auf der ersten Reichstagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, März 1936, in Berlin, i/Der gewerbliche Kraftverkehr, Nr. 1 vom 3. 4. 1936, S. 13.

III. Der innere Aufbau des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

Die rechtliche Grundlage des inneren Aufbaues des RKB bildet die auf Grund des § 9 Absatz 2 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935 am 4. 5. 1936 erlassene Verordnung über die Satzung des RKB.

An der Spitze des Verbandes steht als oberstes Organ der vom Reichsverkehrsminister ernannte Präsident. Er vertritt den Verband gerichtlich und außergerichtlich und hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters. Seine besonderen Rechtsbefugnisse erstrecken sich auf die Regelung der Geschäftsführung, Bestellung und Abberufung eines Vertreters sowie Bestellung besonderer Vertreter für bestimmte Geschäftszweige, Verhängung von Ordnungsstrafen, Ernennung und Abberufung der Beiratsmitglieder und Einberufung des Beirates. Er hat die Pflicht, vor Beginn eines jeden Rechnungsjahres den Haushaltsplan festzustellen, die Beiträge festzusetzen und nach Abschluß des Rechnungsjahres Haushaltsrechnung zu legen.

Ihm zur Seite steht als weiteres Organ der aus 7 Mitgliedern, die dem Verband angehören müssen, bestehende Beirat. Wie schon der Name sagt, nimmt dieses Verbandsorgan im allgemeinen eine rein beratende Stellung ein. Lediglich in einem Falle besitzt es konstituierende Befugnisse, indem es den Rechnungsprüfer für die Haushaltsrechnung des Verbandes bestimmt. Im übrigen berät der Beirat den Präsidenten bei der Führung der Geschäfte, insbesondere bei der Festsetzung der Beiträge, der Gebühren und der Verwendung des Sonderkontos[6], außerdem bei der Feststellung des Haushaltsplanes. Zu Fragen der laufenden Geschäftsführung wird der Beirat im allgemeinen nicht herangezogen, wie er überhaupt keine ständig tagende Institution darstellt, sondern nach Bedarf, jedoch mindestens in jedem Vierteljahr einmal, vom Präsidenten zu einer Sitzung einzuberufen ist.

Die Mitgliedschaft im Verband ist gemäß der wirtschaftsrechtlichen Gestaltung des Verbandes in der Art eines Zwangskartells obligatorisch. Sämtliche Güterfernverkehrsunternehmer, sowohl natürliche wie juristische Personen, sind Mitglieder des Verbandes. Der bei den Bestimmungen über die Mitgliedschaft in § 3 der Satzung gemachte Zusatz: „Die eine Genehmigung auf Grund des Gesetzes haben", erscheint vielleicht zunächst überflüssig, da der Betrieb eines Unternehmens des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs nach dem GFG ohne Genehmigung nicht mehr möglich ist; jedoch war er im Hinblick auf die Reichsbahn notwendig, die wohl Unternehmer von Güterfernverkehr ist, dagegen keine Genehmigung auf Grund des Gesetzes besitzt, sondern das Recht auf Güter-

[6] Das Sonderkonto wird aus Überschüssen des Geschäftsbetriebes gebildet und gemeinwirtschaftlichen Zwecken zugeführt. Seine Speisung konnte es in der Hauptsache aus den als Rollgebühr festgesetzten Zuschlägen zur Fracht erhalten, die jedoch zum Teil ab 1. 7. 1936 in Fortfall gekommen sind.

fernverkehr aus den Bestimmungen des § 29 GFG herleitet. — Bevor der RKB durch die Satzung eine feste Ordnung erhalten hatte, regelte sich die Mitgliedschaft zum Verband nach der am 21. 9. 1935 erlassenen Verordnung[7] über den vorläufigen Aufbau des RKB. Hiernach waren alle diejenigen Mitglieder des RKB, die der Genehmigungsbehörde und dem Verband schriftlich angezeigt hatten, daß sie in Zukunft noch Güterfernverkehr betreiben wollten, und die auf Grund des bisherigen Rechtes (Verordnung vom 6. 10. 1931) eine Genehmigung für den Güterfernverkehr besaßen. Für alle übrigen Inhaber einer Genehmigung auf Grund des früheren Rechts, die die Anzeige an den Verband unterlassen hatten und damit auch keine Mitglieder des Verbandes geworden waren, erlosch die Genehmigung mit Inkrafttreten des Gesetzes am 1. 4. 1936 (§ 39 GFG und § 46 Absatz 2 DurchfVO in Verbindung mit Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 30. 3. 1936). Diese Mitgliedschaft war zwar zunächst eine vorläufige, da die endgültige Zugehörigkeit zum RKB sich nicht auf der auf Grund früheren Rechtes erteilten Genehmigung aufbaut, sondern sie auf die Genehmigung auf Grund des Gesetzes vom 26. 6. 1935 zurückführt, die zwar, wie im folgenden noch im einzelnen dargelegt, für die sogenannten „Altunternehmer" in erleichtertem Verfahren erteilt wurde.

Die Erteilung der Genehmigung und damit auch zugleich der obligatorische Erwerb der Mitgliedschaft im RKB geschieht jetzt durch die für den Bezirk, in dem das Unternehmen ansässig ist, zuständige höhere Verwaltungsbehörde[8]. Um zu verhindern, daß ungeeignete Elemente Eingang in das Gewerbe finden, hat die Genehmigungsstelle eingehend die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes zu prüfen, und zwar nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auf dem Wege über die DAF auch in sozialer und politischer Hinsicht. Die Entscheidung über die Genehmigung liegt allein bei der Genehmigungsbehörde; die Angaben des Finanzamtes (über steuerliche Zuverlässigkeit), der Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeugführer, der DAF, des RKB, der Deutschen Reichsbahn und der zuständigen Industrie- und Handelskammer sind nur als Unterlagen und gutachtliche Äußerungen zu betrachten. Einen rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf Genehmigung besitzt der Antragsteller nicht, mögen auch alle geforderten Voraussetzungen dafür vorliegen, jedoch ist eine Ablehnung des Antrages zu begründen.

Zunächst wird die Mitgliederzahl des RKB ziemlich konstant bleiben[9], da der Reichsverkehrsminister in der Bestimmung über die Durchführung des GFG vom 30. 3. 1936 die Erteilung von neuen Genehmigungen sowie auch auf Vermehrung der im Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge und Übertragung der Genehmigung, welche letzteren beiden Faktoren zwar ohne Einfluß auf die Mitgliederzahl blei-

[7] RGBl. I 1935, S. 142.

[8] Die zuständigen höheren Verwaltungsbehörden sind aufgezählt in § 13 der VO zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. 3. 1936.

[9] Der RKB umfaßt ca. 8000 Unternehmer und 12 000 Fahrzeuge. Nach Hein: Die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes, i/DVN, Ausgabe B, Nr. 15 vom 11. 4. 1936.

ben, untersagt hat, um so keine weitere Übersetzung des an sich schon bei dem augenblicklichen Transportaufkommen teilweise übersetzten Gewerbes herbeizuführen.

Um für die Altunternehmer[10], die bisher schon mit Transportleistungen in gewisser Höhe am Güterfernverkehr beteiligt gewesen sind, eine Erleichterung bei der Neugenehmigung zu schaffen, müssen diese nur eine vom RKB ausgestellte Bescheinigung der Genehmigungsbehörde vorlegen, daß sie in der Zeit vom 1. 7. 1934 bis zum 30. 6. 1935 eine bestimmte Menge Fahrkilometer[11] unter Verwendung von Kraftfahrzeugen mit mindestens 2 t Ladegewicht zurückgelegt haben. Nur bei schweren Bedenken wegen Leistungsfähigkeit und Sicherheit dieser Unternehmungen müssen auch diese Faktoren einer Prüfung durch die Genehmigungsbehörde unterzogen werden. Man hat diese erleichterte Zulassungsform deshalb gewählt, weil in der Kürze der Zeit eine wirklich eingehende Prüfung des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses eines jeden einzelnen Unternehmens unmöglich ist, und man an Hand der Transportleistungen der Unternehmungen in der Vergangenheit einen gewissen Maßstab für ihren gesamtwirtschaftlichen Wert gewinnen kann, obwohl damit nicht festzustellen ist, ob diesen erzielten Transportleistungen eine für den Betrieb wirtschaftlich tragbare Frachtberechnung zugrunde lag, oder ob sie durch eine sowohl das Unternehmen selbst als auch die Gesamtwirtschaft schädigende Schleuderkonkurrenz erzielt wurden.

Eine besondere Kategorie von Mitgliedern des RKB sind diejenigen Altunternehmer, die die zur Erlangung des erleichterten Genehmigungsverfahrens erforderlichen Transportleistungen nicht vorweisen können. Entsprechend der Tendenz, eine weitere Übersetzung des Güterfernverkehrs zu verhindern, ist ihnen auch zunächst in gleicher Weise wie bei den Neugenehmigungen der Weg über das gewöhnliche Genehmigungsverfahren gesperrt. Wenn auch für die Erteilung einer Genehmigung nicht ein ausdrückliches Verbot erlassen wäre, müßte ihnen trotzdem auf Grund des § 7 Absatz 2 GFG die Genehmigung versagt bleiben, da hier ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für eine sich auf alle Verkehrsverbindungen erstreckende Genehmigung nicht erkennbar ist. Um jedoch diese Unternehmer nicht vollkommen vom Güterfernverkehr abzuschließen, hat man eine besondere Genehmigung geschaffen, die sich auf Beförderungen in einem Umkreis von 150 km, vom Standort des Kraftfahrzeuges gerechnet, beschränkt, also eine Art erweiterten Nahverkehr darstellt[12]. Als

---

[10] Altunternehmer sind Unternehmer von Güterfernverkehr, die auf Grund des bisherigen Rechtes vor dem 1. 7. 1935 eine Genehmigung erhalten haben. (§ 42 Abs. 2 DurchfVO vom 27. 3. 1936.)

[11] Es müssen in dem Zeitraum im Durchschnitt mit jedem zum Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeug monatlich mindestens 1 500 Fahrkilometer oder in dem ganzen Zeitraum mindestens 18 000 Fahrkilometer zurückgelegt sein, wobei es unerheblich ist, ob diese im Betrieb des einzelnen Unternehmers selbst oder auf Grund eines Beschäftigungsvertrages mit der Deutschen Reichsbahn gefahren sind.

[12] Diese beschränkte Genehmigung besitzen 1 000 Unternehmer, denen 7 000 mit einer unbeschränkten Genehmigung und 1 200 mit einer Genehmigung für Möbelfernverkehr gegenüberstehen. (Vortrag von Dr. Wesemann innerhalb der Verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe, Frankfurt/M.).

Entschädigung für die Versagung der vollen Konzession dürfen sie neben dem Güterfernverkehr auch andere, vor dem 1. 7. 1935 betriebene Gewerbe, wie Spedition und Lagerei, Kohlen- oder Benzinhandel, oder Beförderung von Personen zu Lande usw., auch über den 31. 3. 1938[13] hinaus fortsetzen, wie auch die Trennung der Betriebe und die Gründung eines besonderen Unternehmens nicht erforderlich ist.

Wie sich das Verhältnis der im deutschen Güterfernverkehr tätigen, jedoch im Auslande ansässigen Unternehmer zum RKB gestaltet, hat im Gesetz und Satzung keine besondere Berücksichtigung gefunden. Allein die Bestimmung des § 34 GFG vom 26. 6. 1935 und des § 14 der VO vom 27. 3. 1936 sagen etwas über die Betätigung ausländischer Güterfernverkehrsunternehmer im deutschen Güterfernverkehr aus, indem der Reichsverkehrsminister für die im Auslande beginnenden und die im Inland mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen betriebenen Verkehre besondere Vorschriften erlassen kann bzw. als Genehmigungsbehörde für nicht im Inlande ansässige Unternehmungen diejenige höhere Verwaltungsbehörde genannt wird, in deren Bezirk das Grenzzollamt liegt, das bei der ersten Fahrt aus dem Ausland nach dem Inkrafttreten des Gesetzes die Zollabfertigung zu besorgen hat. Da also auch diese Unternehmer eine Genehmigung auf Grund des Gesetzes vom 26. 6. 1935 besitzen, müssen sie nach § 3 der Satzung des RKB auch Mitglieder des Verbandes sein, da eine entgegenstehende Bestimmung, daß nur in Deutschland ansässige Unternehmer Mitglieder des Verbandes sein können, nicht besteht[14]. Im allgemeinen wird es sich bei dem Güterfernverkehr ausländischer Unternehmungen innerhalb Deutschlands nur um die Befahrung bestimmter kurzer Grenzstrecken handeln, die in den meisten Fällen am nächst größeren Umschlagsplatz ihr Ende finden und daher im Rahmen des gesamten Güterfernverkehrs Deutschlands nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Rechte und Pflichten der Mitglieder des RKB sind ganz allgemein in § 5 der Satzung niedergelegt. Die Teilnahme an sämtlichen Einrichtungen des Verbandes (wie LRV, Autohöfen usw.) im Rahmen der Anordnung steht den Mitgliedern offen, wogegen sie verpflichtet sind, den Anordnungen des Verbandes und seiner Organe Folge zu leisten. Das Kündigungsrecht der Mitglieder gegenüber dem Verband behandelt der § 4, das des Verbandes gegenüber den Mitgliedern der § 6 der Satzung. Eine Ausschließung aus dem Verbande kann bei dauernder Nichtachtung der gesetzlichen und satzungsmäßigen Verpflichtungen oder der Anordnungen des Verbandes oder seiner Organe sowie bei Vermögensverfall der Mitglieder erfolgen. Einspruch bei der Genehmigungsbehörde ist zulässig; diese entscheidet sodann endgültig. Die Mitglieder können ohne Angabe eines Grundes die Mitgliedschaft im Verband kün-

---

[13] Die Altunternehmer mit voller Genehmigung, die vor dem 1. 7. 1935 Güternahverkehr oder die Beförderung von Personen zu Lande gewerbsmäßig betrieben haben, dürfen diese Gewerbe neben dem Güterfernverkehr nur bis zum 31. 3. 1938 fortsetzen. (§ 43 der DurchfVO vom 27. 3. 1936.)

[14] Vgl. auch Hein: Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935, Berlin 1936, S. 69.

digen, jedoch nur für den Schluß eines Rechnungsjahres und unter Beobachtung einer bestimmten Frist. Mit dem Ausschluß eines Unternehmens aus dem Verband oder mit dem freiwilligen Ausscheiden erlischt auch gleichzeitig die Genehmigung zum Betrieb eines Unternehmens im Güterfernverkehr (§ 27 GFG), weshalb man auch wohl die endgültige Entscheidung beim Ausschluß eines Mitgliedes, sofern dieses Berufung einlegt, nicht dem Verband selbst, sondern der Genehmigungsbehörde vorbehalten hat.

Die Autonomie des RKB erfährt in einzelnen Sparten des Verbandslebens eine Einschränkung durch direkte Einwirkung übergeordneter staatlicher Stellen auf die Verbandsführung und die Existenz des Verbandes an sich, wie in dem Recht des Reichsverkehrsministers auf Berufung und Abberufung des Präsidenten nebst Festsetzung seiner Bezüge und auf Auflösung des Verbandes, außerdem durch Mitwirkung des Reichsverkehrsministers auf Grund eines Genehmigungsverfahrens in erster Linie bei fast sämtlichen Akten der Finanzgebarung. Erst mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers erlangen die Festsetzung der Beiträge[15], die Gebührenordnung, die Verfügung über das Sonderkonto sowie der Haushaltsplan Rechtswirksamkeit. Ebenfalls bestimmt der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen das Revisions- und Treuhandunternehmen, dem die Nachprüfung der Haushaltsrechnung obliegen soll und erteilt nach Einsicht in Haushaltsrechnung und Prüfungsbericht Entlastung. Auch die Ernennung und Abberufung der Beiratsmitglieder, die an sich in Händen des Präsidenten liegt, wird erst mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers rechtswirksam.

Die innere Verwaltung des Verbandes ist in verschiedene Ressorts unterteilt worden, die die einzelnen Aufgabengebiete zu bearbeiten haben. Es besteht eine Hauptverwaltung für Verkehrspolitik, Tarifpolitik usw., eine Verkehrsverwaltung für die LRB usw., eine Mitgliederverwaltung und eine Finanzverwaltung. Im Reich läßt der RKB seine Belange durch 9 Bezirksbeauftragte, denen die in dem betreffenden Gebiet sich befindenden LRB unterstehen, vertreten.

IV. Der Aufgabenkreis des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

Der RKB ist derjenige deutsche Verkehrs-Betriebsverband, bei dem ausschließlich marktregelnde Aufgaben, bei der Aufzählung des Aufgabenkreises, wie wir sie in § 10 des Gesetzes vom 26. 6. 1935 vorfinden, erwähnt werden. Der Grund wird darin zu suchen sein, daß bei Gründung und Festlegung des Aufgabenkreises der früheren Verkehrs-Betriebsverbände (SBV) die Teilung der einzelnen Funktionen unter marktregelnden Verband, Berufsvertretung und Deutsche Arbeits-Front noch nicht vollzogen war und man deshalb den Verbänden auf dem

---

[15] Diese bedarf außerdem noch der Zustimmung, also der nachträglichen Einwilligung des Reichsministers der Finanzen, um rechtswirksam zu werden.

Wege der Verordnungen auch Aufgaben standespolitischer, kultureller und sozialer Art zugewiesen hatte.

Als jedoch durch das Gesetz vom 26. 6. 1935 die Gründung des RKB mit Inkrafttreten des Gesetzes ab 1. 4. 1936 feststand, waren die Arbeitsgebiete zwischen den marktregelnden, wirtschaftspolitischen und sozialpolitischen Organisationen bereits abgegrenzt oder es bestand mindestens, wie beim organischen Aufbau des Verkehrs, die bestimmte Aussicht, daß sie bis zur Aufnahme der Tätigkeit des RKB festgelegt sein würden.

Ordnung und Ausbildung des Güterfernverkehrs sind die beiden Grundprinzipien, die den Aufgabenkreis des RKB umreißen. Die übrigen, im Gesetz teilweise bei der in § 10 erfolgten einzelnen Aufzählung der Aufgaben, teilweise in anderen Paragraphen (§ 13 Abs. 1, § 21 Abs. 2, § 29 Abs. 1) erwähnten Bestimmungen, wie Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen, Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgeltes, Versicherung der beförderten Güter, Überwachung der gesetzlichen Pflichten, Mitwirkung bei Aufstellung der Tarife, Verpflichtung, Bücher zu führen, die Beförderungspapiere aufzubewahren, Vereinbarungen mit der Reichsbahn abzuschließen, sind eigentlich keine besonderen, neben der Ausbildung und Ordnung bestehenden Aufgaben, sondern nur ein Ausfluß der letzteren, die alle dem großen Ziel einer straffen Marktordnung innerhalb des gewerblichen Güterfernverkehrs zur Ermöglichung eines gerechten Leistungswettbewerbes zwischen Eisenbahn und Kraftwagen dienen sollen.

Trotzdem aber im Gesetz keine, einer Berufsvertretung zukommenden Aufgaben als solche des Verbandes genannt sind, werden diese doch von ihm ausgeübt. Denn, veranlaßt durch die eigentümliche Doppelstellung der Betriebsverbände als marktregelnde Organisation und Berufsvertretung, als Fachgruppe innerhalb des organischen Aufbaues des Verkehrs, hat der RKB auch die Interessen seiner Mitglieder gegenüber den Behörden oder den anderen Gruppen wahrzunehmen. Der eigentliche Tätigkeitsbereich des RKB liegt jedoch auf dem Gebiete der Marktregelung; soweit er außerdem Aufgaben wirtschaftspolitischer Art erfüllt, handelt er in seiner Eigenschaft als Fachgruppe Güterfernverkehr der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe. Sozialpolitische Aufgaben sind dem RKB nicht übertragen worden, womit sein Aufgabenkreis in reinerer Form als bei den SBV der Idee eines Betriebsverbandes entspricht.

V. Die Durchführung der Aufgaben.

a) Schaffung von Laderaumverteilungsstellen (LRV).

Eine der Aufgaben des RKB ist die Errichtung von LRV, deren Benutzung allen Mitgliedern des Verbandes gestattet sein muß[16]. Diese

[16] § 10 Abs. 1 Ziffer 2 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935, RGBl. I 1935 Nr. 66.

LRV sollen ähnlich den Meldestellen der SBV[17] einen möglichst gerechten Ausgleich zwischen angebotener Gütermenge und nachgefragtem Laderaum vermitteln, daneben mit als Überwachungsstelle für die vom Verband getroffenen Anordnungen dienen.

Mit dieser Institution mußte der RKB nicht etwas vollkommen Neues schaffen, sondern es war lediglich eine schon von einer anderen Organisation im Kraftwagengüterfernverkehr, der „Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure e.V., Berlin" (Gedekra) geschaffene Einrichtung zu übernehmen. Die „Laderaumverteilungsstellen G.m.b.H.", eine von der Gedekra ins Leben gerufene Gesellschaft, unterhielt an den bedeutendsten Umschlagsplätzen LRV, die teilweise als eigene Filialen ausgestaltet waren, teilweise in Regie der sog. Konventionsspediteure geführt wurden, Firmen, die die Funktion einer LRV ausübten. Auch von anderen Stellen aus waren schon früher Versuche, Angebot und Nachfrage von Laderaum in einer Zentralstelle zusammenzufassen, gemacht worden, so von der „Deutschen Kraftwagenführer-Vermittlungs- und -Abrechnungsstelle e.G.m.b.H." (Deukrafracht)[18] und dem in ihr als Unterorganisation eingegliederten „Südring, Ring Süddeutscher Konzessionierter Lastkraftwagenferntransportunternehmer e.G.m.b.H.", München. Die Deukrafracht hatte am 22. März 1933 mit der Gedekra einen Vertrag zur Herbeiführung und Sicherung der Ordnung im gewerblichen Kraftverkehr und zur Organisation des Zusammenarbeitens zwischen Kraftwagenführern und Kraftwagenspediteuren abgeschlossen, indem die Gedekra nur Mitgliedern der Deukrafracht Ladung zuwies, während die Mitglieder der Deukrafracht ihre Fahrzeuge nur im Dienste der in der Gedekra vereinten Spediteure laufen ließen. Zur Überwachung des Vertrages und Bildung einer Betriebsgenossenschaft war die paritätisch mit Mitgliedern beider Organisationen besetzte Deutsche Krafttransportgesellschaft (Deukraft) ins Leben gerufen worden[19].

Das Netz der von der Gedekra bzw. den Konventionsspediteuren unterhaltenen LRV, deren Zahl Mitte 1935 33 betrug[20], mußte, wenn es den Anforderungen des RKB bei einer Beschäftigung sämtlicher Unternehmer über die LRV entsprechen sollte, eine erhebliche Erweiterung erfahren. Betrug die Zahl der durch die LRV der Gedekra vermittelten Lastzüge ca. 2500[21], so mußte man bei einer Übernahme der LRV auf den RKB mit einer Steigerung um das Drei- bis Vierfache rechnen, so

---

17 Vgl. die Ausführungen auf Seite 30 ff.
17 Vgl. die Ausführungen auf Seite 30 ff.
Unternehmungen im Güterfernverkehr und der gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrsgesellschaften.

19 Vgl. Dittebrand, a.a.O. S. 155.

20 Sie befanden sich als eigene Filialen in Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hagen, Hamburg, Hannover, Koblenz; Köln, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Saarbrücken; Stettin; Stuttgart; Wuppertal-Elberfeld, Zwickau; in Regie von Konventionsspediteuren in Aachen, Cottbus, Essen, Gießen, Kiel; Regensburg und Rostock. (Nach „Der Kraftwagengüterfernverkehr", Fachorgan für Spedition- und Lastzugverkehr, Berlin Nr. 16 vom 27. 8. 1935.)

21 Nach Angaben in den DVN, Nr. 34 vom 1. 5. 1936.

daß also wohl kaum fürs erste eine Beschäftigung sämtlicher Mitglieder des RKB über die LRV möglich gewesen wäre. Dies ist einer der Gründe, weshalb man auf die Mitglieder des RKB keinen Zwang zur Benutzung der LRV ausübt, sondern es ihnen freistellt, ob sie ihre Lastzüge direkt oder durch Vermittlung der LRV beladen lassen wollen[22].

Im einzelnen ließ man den Mitgliedern des RKB fünf Möglichkeiten zur Beschäftigung ihrer Lastzüge[23]:

1. Die Lastzüge werden ausschließlich durch die Vermittlung von Speditionsfirmen und LRV beladen.
2. Die Mitglieder arbeiten nur mit einer Urladegenehmigung oder durch Vermittlung der LRV.
3. Die Mitglieder besorgen sich ihre Ladung ohne jede Vermittlung beim Urverlader.
4. Die Mitglieder sind Spediteure, welche ihre eigenen Lastzüge beladen.
5. Die Lastzüge der Mitglieder fahren vertragsmäßig für die Deutsche Reichsbahn.

Transporte von den LRV können also nur die Mitglieder des RKB, die sich für die Gruppe 1 oder 2 entschieden haben, erhalten. Aber auch innerhalb dieser beiden Gruppen findet nicht eine ausschließliche Beschäftigung der Lastzüge durch die LRV statt. Auf Grund des zwischen dem RKB und der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei abgeschlossenen Rahmenvertrages vom 7. 4. 1936 kann der K.S.-Spediteur (Spediteure, die mit dem RKB Verträge abgeschlossen haben) für die planmäßigen Linienverkehre mit und ohne Zwischenabfertigung[24] Lastzüge von Mitgliedern des RKB unter Ausschaltung der LRV in Anspruch nehmen, oder falls er an einem Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen mit mindestens 50% beteiligt ist, für alle Beförderungen, soweit der Laderaum ausreichend ist, Lastzüge dieses Unternehmens ohne Vermittlung der LRV beschäftigen. Das gleiche gilt umgekehrt für einen Unternehmer im gewerblichen Güterfernverkehr, dessen Beteiligung an einem Speditionsbetrieb mindestens 50% beträgt. Auch für den Ringverkehr[25] kann zwar nur auf Grund einer besonderen

---

[22] Ende 1936 wurden rund 4 000 Fahrer über die LRV beschäftigt. (Vortrag von Dr. Wesemann innerhalb der Verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe, Frankfurt/M.

[23] Rundschreiben Nr. 3 des RKB vom 28. 3. 1936.

[24] Nach den Bestimmungen des Kraftwagenspeditionsvertrages ist ein planmäßiger Linienverkehr ohne Zwischenabfertigung ein regelmäßiger Güterfernverkehr an bestimmten Tagen der Woche oder täglich zwischen zwei Orten, durchgeführt von Kraftfahrzeugen, die jeweils an diesen Plätzen durch denselben Spediteur oder eine Sammelladungsgemeinschaft von Spediteuren abgefertigt, be- und entladen werden. Ein planmäßiger Linienverkehr mit Zwischenabfertigung ist ein regelmäßiger Güterfernverkehr an bestimmten Tagen der Woche oder täglich, zwischen mehreren Orten durchgeführt von Kraftfahrzeugen, die jeweils an diesen Plätzen durch denselben Spediteur oder eine Sammelladungsgemeinschaft von Spediteuren abgefertigt, be- und entladen werden.

[25] Ringverkehr ist ein mit einer gewissen Regelmäßigkeit zwischen verschiedenen Orten durchgeführter Güterfernverkehr.

Genehmigung durch den RKB die Zwischenschaltung der LRV in Fortfall kommen. Schließlich kann der RKB unter bestimmten Voraussetzungen Unternehmungen, die an sich nur durch Vermittlung der LRV arbeiten, eine Urladegenehmigung erteilen. Die LRV bilden also nicht den ausschließlichen zentralen Sammelpunkt von Angebot und Nachfrage im gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr, sondern stellen nur die Vermittlungsstelle für einen Teil des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs dar, der sich ihrer, soweit nicht die Unternehmer den Gruppen 3 ff. der im Voraufgegangenen angeführten Einteilung angehören, in dem an Zeit und Ort nicht gebundenen Trampverkehr, im Unterwegsverkehr[26] und im Transitverkehr[27] bedienen muß und auch bei den Verkehren, bei denen die Benutzung der LRV nicht obligatorisch ist, ihre Vermittlungstätigkeit in Anspruch nimmt. Mit einem weiteren Ausbau des Netzes der LRV wird sicherlich der größte Teil der Verkehre durch sie vermittelt werden. Die LRV unterstehen nicht unmittelbar der Zentralverwaltung des RKB, sondern sind den neun Bezirksbeauftragten des RKB unterstellt[28].

Eine Beschäftigung der Mitglieder des RKB einzig über die LRV wird leicht die Gefahr einer Bürokratisierung des gesamten Kraftwagengüterfernverkehrs in sich tragen, da sie der individuellen Einsatzmöglichkeit und der Initiative des einzelnen, die ja gerade dem gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr seine Eigenart verleiht, keinen genügenden Spielraum lassen wird. Ob es bei der jetzigen Regelung für den Unternehmer günstiger sein wird, seine Lastzüge über die LRV durch die Vertragsspediteure zu beschäftigen oder sich für eine der in den anderen Gruppen gegebenen Möglichkeiten zu entscheiden, wird vorwiegend von den besonderen Verhältnissen des betreffenden Unternehmers abhängen. Ladet er ohne Inanspruchnahme der LRV als sogenannter Selbstverlader beim Urverlader unmittelbar, ist er nicht gezwungen, abzuwarten, bis ihm von der LRV Ladung zugewiesen wird, andererseits begibt er sich jedoch der Möglichkeit, an der Zielstation durch die dortige LRV Rückfracht zu erhalten. Arbeitet er mit Vermittlung der LRV, wird er an den Zielstationen, an denen selbst oder in deren Nachbarschaft sich LRV befinden, mit verhältnismäßiger Sicherheit Ladung bekommen, muß aber von dort, falls er nicht längere Zeit liegen will[29], auch Ladungsgüter nach anderen Plätzen als nach seinem Heimatplatz annehmen. So besteht die Möglichkeit, daß die Lastzüge eines Unternehmens lange Zeit ihren Heimatort überhaupt nicht berühren und daher der Unternehmer eine nur sehr geringe Kontrolle über den derzeitigen Stand seiner Lastzüge hat.

---

[26] Unterwegsverkehr ist ein unregelmäßiger Güterfernverkehr nach verschiedenen Orten, gegebenenfalls unter Zuladung neuer Güter auf der Unterwegsstrecke.

[27] Transitverkehr ist ein Güterfernverkehr mit Teilladung in gebrochener Verfrachtung. (Nach den Bestimmungen des Kraftwagen-Speditionsvertrages.)

[28] Vgl. die Ausführungen auf Seite 84.

[29] Im allgemeinen beträgt die Wartezeit ca. 2—3 Tage, es kommen jedoch in Ausnahmefällen auch Wartezeiten von 10—12 Tagen vor. (Wesemann, Vortrag.)

Das Netz der LRV wird in seiner heutigen Ausdehnung[30] im großen und ganzen den Erfordernissen des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs genügen. Ein Zwang für sämtliche Unternehmer, ihre Lastzüge nur über die LRV zu beschäftigen, wird schon aus den obengenannten Gründen auch in der Zukunft wohl kaum ausgeübt werden.

Besondere Schwierigkeiten werden sich innerhalb der Organisation der LRV beim Ausgleich zwischen ein- und ausgehenden Lastzügen ergeben. Nur in den wenigsten Fällen werden sich ein- und ausgehende Züge die Waage halten. Zumeist wird nach der einen oder anderen Seite eine Spitze verbleiben. So überwiegt beispielsweise in Hamburg die Zahl der ausgehenden Fahrzeuge weitaus, während in Berlin wiederum die eingehenden Lastzüge in der Überzahl sind[31]. Besonders in den landwirtschaftlichen Produktionsgebieten wird auch das Übergewicht der ausgehenden Fahrzeuge zu verspüren sein, veranlaßt dadurch, daß der größte Teil der Lastkraftwagentransporte auf Lebens- und Genußmittel entfällt. Es müssen also in den Gebieten mit Überschuß an Laderaum von den Unternehmern längere Wartezeiten in Kauf genommen oder Leerfahrten ausgeführt werden, und in den Gegenden mit überschüssigem Frachtangebot leere Lastzüge aus Laderaum-Überschußgebieten angefordert werden. Den Unternehmern wird für wenigstens einen Teil dieser Leerfahrten aus einem vielleicht beim RKB zu errichtenden Fond eine gewisse Vergütung gegeben werden müssen, da sie ja keine wirtschaftliche Einheit, wie z. B. die Reichsbahn, bilden, sich also eine Kompensierung zwischen vollen und leeren Fahrten innerhalb der einzelnen Unternehmung nur selten durchführen lassen wird. Dazu kommt noch, daß gerade die Leerfahrten die Abnutzung der Fahrzeuge beschleunigen.

Das Netz der LRV ist am dichtesten in den Industriegebieten des Westens und Mitteldeutschlands, auf die allein ca. 33% der Gesamtheit der LRV entfallen.

b) Tarifaufstellung und Tarifkontrolle.

Unter den Aufgaben, die der RKB zu erfüllen hat, nimmt die Aufstellung des Reichskraftwagentarifs und die Kontrolle auf Einhaltung des Tarifes durch die Mitglieder einen hervorragenden Platz ein. Vor Gründung des RKB erfolgte die Frachtberechnung nicht auf Grund eines allgemein verbindlichen Tarifes, sondern von den einzelnen Unternehmern nach freiem Ermessen, obwohl schon die Verordnung vom 6. 10. 1931 dem Kraftwagengüterfernverkehr feste Tarifsätze vorgeschrieben hatte, die aber mangels ausreichender Kontrolle und der Möglichkeit, sie durch besondere Zuwendungen an den Verlader zu umgehen, fast niemals

30 Es bestehen heute in Deutschland 39 LRV (vgl. Vortrag Wesemann, Frankfurt a./M.)

31 Nach einer von der Laderaumverteilungsstellen-G.m.b.H. für das zweite Vierteljahr 1935 aufgestellten Tabelle (veröffentlicht in „Verkehrstechnische Woche", Heft 5, vom 29. 1. 1936, S. 58) waren LRV mit stärkerem Eingang: Berlin, Bielefeld, Breslau, Frankfurt a. M., München; Nürnberg und Stuttgart; mit stärkerem Ausgang: Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim.

eingehalten wurden. Erst mit der Kartellierung des gesamten Kraftwagengüterfernverkehrs im RKB und den damit gegebenen Kontrollmöglichkeiten wurde die Durchführung eines für sämtliche Güterfernverkehrsunternehmer verbindlichen Reichskraftwagentarifes ermöglicht.

Bei der Aufstellung dieses Tarifes, der dem Kraftwagengüterfernverkehr eine gesunde finanzielle Basis bieten muß, ohne hemmend auf einen weiteren Ausbau dieses Verkehrsträgers einzuwirken, waren eine Reihe Schwierigkeiten zu überwinden. Die Unternehmer im Güterfernverkehr strebten danach, einen grundsätzlich auf den Selbstkosten des Kraftwagens aufgebauten Tarif zu erhalten, um so neben den übrigen Vorteilen des Kraftwagens speziell diejenigen kostenmäßiger Art gegenüber den anderen Verkehrsmitteln voll in Ansatz bringen zu können, die Reichsbahn, deren Einvernehmen mit dem aufgestellten Tarif Voraussetzung ist, wünschte dagegen, eine möglichst enge Angleichung an den Reichsbahngütertarif herzustellen, um die Konkurrenzmöglichkeiten des Kraftwagens gegenüber der Schiene in gewissen Grenzen zu halten.

Der heutige Reichskraftwagentarif, der zunächst bis zum 30. 6. 1936 in Kraft bleiben sollte, dann aber mit Ausnahme einzelner Vorschriften bis zum 31. 3. 1937 und hierauf nochmals verlängert worden ist, stellt grundsätzlich eine Kopie des Eisenbahngütertarifs dar, und zwar übernimmt der Reichskraftwagentarif die Güterklassen A—D nebst den Nebenklassen für 5 und 10 Tonnen, sowie den Stückguttarif. Einerseits ist dies auf den Einfluß der Reichsbahn auf die Gestaltung des Tarifes zurückzuführen, andererseits auf die Kürze der zur Ausarbeitung zur Verfügung stehenden Zeit, die die Schaffung eines in allen Sparten durchdachten, auf den Selbstkosten des Kraftwagenbetriebes beruhenden Tarifwerkes nicht zuließ. Gewissermaßen stellt also dieser Tarif zunächst einen Versuch dar, in welcher Richtung sich der gewerbliche Güterfernverkehr während seiner Geltungsdauer entwickeln wird, und inwieweit nach Ablauf dieser Zeit Änderungen formaler oder grundsätzlicher Art angebracht erscheinen werden. Sicherlich wird ein späterer Reichskraftwagentarif die Eigenart der kostenmäßigen Struktur des Kraftwagens nicht unberücksichtigt lassen können, wenn auch Anforderungen gemeinwirtschaftlicher Art gewisse Einschränkungen dieses Prinzips bedingen werden. Eine der Eigenart des Kraftwagenverkehrs gerade widersprechende Tarifbestimmung hat man bei der am 1. 7. 1936 erfolgten Verlängerung der Geltungsdauer des Reichskraftwagentarifs fallen lassen. Der Zwang, für Wagenladungen bei Abholung von einer Einladestelle oder bei Zuführung nach einer Ausladestelle Zuschläge zur Fracht in Gestalt einer Rollgebühr in Höhe von 2 bzw. 3 bzw. 4 RM zu erheben, ist für Stückgüter und Teile von Ladungen im Gewicht über 2,5 t in Fortfall gekommen, und damit ist dem Kraftwagen zum Teil der Vorteil des Haus-Haus-Verkehrs zurückgegeben.

Wie dem ganzen Reichskraftwagentarif der Deutsche Eisenbahngütertarif als Vorbild gedient hat, ist auch für die Berechnung der Entfernung zwischen Einladestelle und Bestimmungsort die Eisenbahntarifentfernung zugrunde gelegt worden. Immerhin ist jedoch schon im Tarif vorgesehen, daß an Stelle der Eisenbahntarifentfernung bei einzelnen Verkehrsbe-

ziehungen die Entfernung über bestimmte Straßenverbindungen treten kann. In einigen Fällen, in denen die Kilometerzahl der Eisenbahntarifentfernung und der Straßenverbindung zu sehr differieren, hat man auch schon Änderungen der Frachtberechnungsvorschriften des Reichskraftwagentarifs getroffen. Es finden sich bereits eine Reihe von Verbindungen, von Hamburg oder dessen näherer Umgebung ausgehend, die auf die Entfernung über bestimmte Straßenverbindungen abgestellt sind[32], denen wahrscheinlich mit der Zeit weitere Verbindungen folgen werden. Bei einem späteren Umbau des Reichskraftwagentarifs müssen dem Kraftwagen grundsätzlich die Entfernungen auf den ihm eigenen Verkehrswegen als Frachtberechnungsgrundlage dienen. Sollte jedoch hierdurch eine zu empfindliche Benachteiligung des Eisenbahngüterverkehrs, der nun einmal auf den vorhandenen, besonders bei mittleren Entfernungen, zumeist weiteren Schienenweg angewiesen ist, zu befürchten sein, dann ließe sich vielleicht als Berechnungsgrundlage für den Kraftverkehr ein Mittelwert zwischen Eisenbahntarifentfernung und der Entfernung über eine bestimmte Straßenverbindung finden, der dem Kraftwagen wenigstens einen Teil seines natürlichen Vorteiles gewährte, der Eisenbahn aber eine übermäßige Benachteiligung ersparte.

Auch die Frage der Rücklast ist bei den heutigen Tarifbestimmungen nicht gelöst worden. Es müßten hierfür für den Kraftwagen auch die unteren Tarifklassen im Eisenbahngütertarif freigegeben werden, damit er, statt leer zurückzulaufen, wenigstens zu niedrigeren Sätzen tarifierende Güter zu laden vermöchte[33].

Daß der Kraftverkehr in seinem Tarif die Nebenklassen für 5 und 10 Tonnen übernehmen mußte, ist eine ungerechtfertigte Gleichstellung der Verhältnisse der Reichsbahn mit denen des Kraftverkehrs. Da die normale Tragfähigkeit der Reichsbahngüterwagen 15 Tonnen beträgt, erhebt sie für Ladungen im Gewicht von 5 und 10 Tonnen höhere Frachtsätze als bei der Normalklasse von 15 Tonnen, um so einen Ausgleich für die in bezug auf die Gewichtseinheit höheren Kosten zu haben. So berechtigt diese Regelung für die Reichsbahn ist, so unberechtigt muß ihre Übertragung auf den Kraftwagenverkehr erscheinen, da hier die volle Auslastung der Fahrzeuge in den wenigsten Fällen bei 15 Tonnen, sondern zumeist darunter liegt und so der Kraftwagen, obwohl er voll ausgelastet ist und damit für die Frachtberechnung die Sätze der Normalklasse maßgebend sein müßten, die höheren Sätze der Nebenklassen in Anrechnung bringen muß.

Ebenfalls muß der 5%ige Deckwagenzuschlag bei einem Umbau des Reichskraftwagentarifes in Fortfall kommen oder wenigstens ermäßigt werden. Hier finden wir leider eine vollkommen schematische Über-

---

32 DVN, Nr. 30 v. 31. 8. 1936, Ausgabe B.

33 Eine kleine Konzession hat man in der Frage der Rücklast damit gemacht, daß der RKB im Einvernehmen mit der Reichsbahn bestimmen kann, daß allgemein für den gesamten Güterfernverkehr oder nur bestimmte Verkehrsverbindungen die nach dem Eisenbahntarif zu Klasse E—G gehörigen Güter sowie die zu Ausnahmetarifen gefahrenen Güter unter den gleichen Bedingungen vom Kraftwagen befördert werden können.

nahme einer Einrichtung der Reichsbahn, die speziell auf die Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs zugeschnitten ist, auf den gewerblichen Kraftverkehr. Bei der Reichsbahn laufen gedeckte und ungedeckte Wagen, so daß der Verlader im allgemeinen die Wahl hat, mit welcher Wagenart er seine Güter verladen will. Für die Verladung im gedeckten Wagen wird von der Reichsbahn entsprechend den höheren Kosten dieser Wagengattung ein besonderer Zuschlag erhoben. Analog wird nun auch der Deckwagenzuschlag im Reichskraftwagentarif zur Anwendung gebracht, ohne zu bedenken, daß im Kraftverkehr ungedeckte Wagen so gut wie gar nicht vorkommen, also alle Güter den Vorteil des Verdeckes genießen, und daß außerdem die Mehrkosten des Deckwagens im Kraftverkehr (Planverdeck) im Verhältnis zum ungedeckten Wagen weitaus geringer sind als im Eisenbahnverkehr[33a].

Auf die Dauer gesehen, kann eine Angleichung des Reichskraftwagentarifs an den Eisenbahngütertarif die Gefahr mit sich bringen, daß der gewerbliche Güterfernverkehr eine Einbuße zugunsten des Werkverkehrs erleidet, der nicht dem Tarifsystem unterworfen ist, damit die kostenmäßigen Vorteile des Kraftwagens voll auszunutzen vermag und so in der Lage ist, der verladenden Wirtschaft von einem bestimmten Transportaufkommen des einzelnen Unternehmers an mit geringeren Kosten zu dienen.

Betriebswirtschaftlich gesehen, kann in sämtlichen Fällen, in denen auf die Dauer die Kosten des Werkverkehrs niedriger sind als die bei Beförderung durch Fahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs zu zahlenden Frachten, die Einrichtung eines Werkverkehrs vertreten werden, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus jedoch sind hier Einwendungen zu machen.

Erstens würde die durch die Umlagerung eines Teils der Transportleistungen verursachte Freisetzung von Kapitalien und Arbeitskräften des gewerblichen Güterfernverkehrs Störungen im Gefüge der Volkswirtschaft zur Folge haben. Trotz gleichbleibenden Transportaufkommens würde der Werkverkehr nicht die Gesamtheit der freiwerdenden Kapitalien und Arbeitskräfte aufnehmen, denn nicht alle durch den Fortfall einer Anzahl von Unternehmungen des gewerblichen Güterfernverkehrs freiwerdenden Transporte würden nun dem Werkverkehr zufallen, sondern zum Teil auf andere Verkehrsmittel (Reichsbahn, Binnenschiffahrt) übergehen, die sie ohne Erweiterung ihrer Kapazität aufzunehmen vermöchten.

Letzterer Umstand, der den anderen Verkehrsmitteln Vollbeschäftigung gewährt, wäre zwar an und für sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen, der aber auf der anderen Seite durch die Freisetzung der bisher im gewerblichen Güterfernverkehr beschäftigten Arbeitskräfte zum mindesten aufgehoben, wenn nicht sogar zu einem Nachteile gewandelt würde.

Zweitens neigt der Werkverkehr dazu, unwirtschaftlichen Kostenaufwand zu verursachen. Einer der größten Nachteile des Werkverkehrs

[33a] Vorgehende Ausführungen sind z. T. dem Vortrag von Dir. Wesemann in Frankfurt a./M. entnommen.

ist es, daß die Frage der Rückfracht in den meisten Fällen nur ungenügend gelöst werden kann. So kommt es häufiger als im gewerblichen Güterfernverkehr zu unwirtschaftlichen Leerfahrten. Zwar kann die Rentabilität des Werkverkehrs trotz dieser Leerfahrten für den Unternehmer gesichert sein, indem beispielsweise auf der Hinfahrt hochwertige Güter befördert wurden, die durch die Frachtersparnis gegenüber dem gewerblichen Güterfernverkehr die bei der Leerfahrt entstehenden Kosten aufwiegen. Trotzdem wird vielfach volkswirtschaftlich ungerechtfertigter Kostenaufwand vorliegen. Insbesondere der Treibstoff für die leere Rückfahrt ist ohne volkswirtschaftlichen Nutzen verbraucht worden, eine Tatsache, die in Deutschland bei der Schwierigkeit der Treibstofffrage von besonderer Bedeutung ist, da unser Treibstoff zum großen Teil durch Bezüge aus dem Ausland gedeckt werden muß, so daß jeder nutzlos verbrauchte Treibstoff uns Devisen für andere Dinge entzieht. Aber auch mit der demnächst bevorstehenden Unabhängigmachung Deutschlands von der Treibstoffeinfuhr wird dieses Argument der Kostenverschwendung nicht hinfällig, wenn es dann auch nicht mehr von so grundsätzlicher Bedeutung wie jetzt noch ist.

Drittens würden bei einer Erweiterung des Werkverkehrs auf Kosten der gewerblichen Güterfernverkehrs Kapitalfehlleitung und volkswirtschaftliche Nachteile dadurch hervorgerufen werden, daß infolge unrichtiger Kalkulationen, indem die auf die Lastzüge entfallenden Kosten zum Teil vielfach nicht gesondert erfaßt und als solche behandelt werden, der Einsatz des Kraftwagens im Werkverkehr nicht nur dort erfolgt, wo eine genügende Kapazitätsausnutzung und Rentabilität erreicht wird, sondern auch vielfach von solchen Betrieben durchgeführt wird, die einen eigenen Kraftverkehr niemals rentabel gestalten können.

Bildet die Aufstellung eines für alle Teile verbindlichen Reichs-Kraftwagen-Tarifs, dessen Einzelprobleme im vorhergehenden behandelt wurden, die primäre Voraussetzung für ein Ordnungswerk im Güterfernverkehr, so muß als weitere Aufgabe jedoch dafür gesorgt werden, daß Tarifumgehungen unmöglich gemacht werden. Diese Aufgabe hat die Tarifkontrolle zu erfüllen. Die Tarifkontrolle, an der in erster Linie der Erfolg der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 scheiterte, kann heute durch die straffe Organisation sämtlicher Unternehmer im RKB durchgeführt werden. Stand nämlich früher dem einzelnen Unternehmer der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgeltes zu, so ist dieser heute fast ausschließlich auf den RKB übergegangen[34], der damit eine eingehende Kontrolle auf Einhaltung der Tarifbestimmungen ausüben kann. Dazu kommt, daß nach der jetzigen Regelung nicht nur der Unternehmer, sondern auch der Verlader und Spediteur für die Richtigkeit der Frachtberechnung haften und somit eine weitere Garantie für Einhaltung der Tarife bieten.

a) Durchführung des Abrechnungsverkehrs.

Der RKB, nicht der einzelne Unternehmer, hat die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgeltes durchzuführen,

[34] Vgl. die folgenden Ausführungen unter c).

ihm allein steht der ausschließliche Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgeltes zu (§ 10 und § 15 GFG). Durch diese Bestimmung sind die grundlegenden Richtlinien für die Frachtabrechnung gegeben, die in der Erledigung ihrer sämtlichen Funktionen durch den Verband die Gewähr bieten, daß Frachtunterbietungen, wie sie bei einer Einzelabrechnung zwischen Unternehmer und Spediteur oder Urverlader nur zu leicht vorkommen können, unterbunden und dazu die von den einzelnen Unternehmern an den RKB, die Behörden usw. zu entrichtenden Abgaben regelmäßig abgeführt werden. Auf der anderen Seite bringt eine solche Abrechnungsmethode auch eine starke kostenmäßige Belastung mit sich, die letzten Endes auf den einzelnen Unternehmer abgewälzt werden wird. Aufgabe des RKB ist es, das Abrechnungsverfahren so zu gestalten, daß mit möglichst geringen Verwaltungskosten eine schnelle und reibungslose Abwicklung des Abrechnungsvorganges erreicht wird. Ob man den gesamten Abrechnungsverkehr einzeln über die Zentralverwaltung des RKB laufen läßt, oder nur Gesamtabrechnung für bestimmte Perioden vornimmt, oder aber die Abrechnung über Untergliederungen des RKB erledigt, wird von der zeit- und kostenmäßig günstigsten Gestaltung abhängen.

Als der gewerbliche Güterfernverkehr am 1. 4. 1936 in den RKB übergeleitet wurde, konnte natürlich nicht sogleich der gesamte Abrechnungsverkehr von der bisherigen Einzelabrechnung auf die zentrale Abrechnung durch den Verband oder seine Unterglieder umgestellt werden, sondern es mußten zunächst Übergangsbestimmungen Platz greifen. Die Unternehmer, die im Urladeverkehr tätig sind, also ihre Ladungen ausschließlich beim Selbstverlader erhalten, konnten das Beförderungsentgelt selbst einziehen, wie auch zunächst noch die im Dienst von Kraftwagenspediteuren über die LRV fahrenden Unternehmer die Fracht wenigstens teilweise in Form von Vorschüssen vom Spediteur zugewiesen erhielten. Letztere Abrechnungsform wurde schon nach einem Monat, am 30. 4. 1936, fallen gelassen und in die zentrale Abrechnung über den RKB überführt. Ein besonderes Verfahren bestand für die auf Grund von Beschäftigungsverträgen mit der Reichsbahn fahrenden Unternehmer, die bei Anmeldung sämtlicher Ferntransporte 1% der Frachtsumme an den RKB zu zahlen hatten, während die eigentliche Abrechnung zwischen Unternehmer und Reichsbahn direkt erfolgte. Da diese Beschäftigungsart zunächst mit Ablauf der Beschäftigungsverträge am 1. 1. 1937 fortgefallen ist[35], hat damit auch diese Abrechnungsform fürs erste ihr Ende gefunden.

Heute erfolgt die Frachtabrechnung fast ausschließlich über den RKB, der damit in verhältnismäßig kurzer Zeit eine große organisatorische Arbeit geleistet hat, beträgt doch die Höhe der täglich im RKB ausgehenden Frachtenzahlungen RM 250.000,— die in 1½ Tagen zur Erledigung kommen[36]. Im einzelnen sind entsprechend den verschiedenen Beschäftigungsgruppen auch verschiedene Abrechnungsarten gebräuchlich.

---

[35] Vgl. die Ausführungen auf Seite 101.
[36] Nach Vortrag Wesemann

Im allgemeinen zahlt der Verlader (Spediteur oder Urverlader) das Beförderungsentgelt an den RKB, der es nach Abzug von Verwaltungsgebühren, Versicherungsprämie, Beförderungssteuer, (der Verband ist Steuerschuldner) usw. dem Unternehmer überweist. Daneben haben sich noch besondere Abrechnungsmethoden ausgebildet, die auf die Eigenart des betreffenden Unternehmens Rücksicht nehmen. So besitzen einzelne Großunternehmen[37], die durch ihre straffe betriebliche Organisation die Gewähr für eine richtige Frachtabrechnung bieten, und durch die bei täglicher Frachtabrechnung der RKB ziemlich stark in Anspruch genommen würde, das Recht, selbst abzurechnen. Ein solches Selbstabrechnungsverfahren gibt es auch in gewisser Weise dort, wo Speditionsbetrieb und Güterfernverkehr gegenseitig mit mindestens 50% beteiligt sind. Da hier eine Abrechnung in den meisten Fällen innerhalb desselben Betriebes erfolgt, würde eine tägliche Abrechnung über den RKB einen Aufwand verursachen, der in keinem Verhältnis zu dem damit erreichten Zweck stehen würde. Um diese Verwaltungskosten zu erniedrigen, hat man hier eine monatliche Abrechnung eingeführt, die eine genügende Kontrollmöglichkeit bietet.

Rechnen die mit Kraftwagenspediteuren arbeitenden Unternehmer zentral mit der Verwaltung des RKB in Berlin ab, so ist für den Selbstverladeverkehr am 1. Oktober 1936 eine dezentralisierte Abrechnung eingeführt worden. Die Abrechnung erfolgt nun nicht mehr über die Verwaltung des RKB in Berlin, sondern durch Abrechnungsstellen bei den Bezirksbeauftragten, in deren Gebiet der betreffnde Unternehmer seinen Wohnsitz hat. Durch die dezentralisierte Abrechnung soll eine schnelle und reibungslose Abrechnung für den Unternehmer erzielt werden. Die bisherigen günstigen Erfahrungen scheinen die Berechtigung einer derartigen Abrechnungsmethode zu beweisen, so daß später vielleicht auch der Abrechnungsverkehr mit den Spediteuren in eine ähnliche dezentralisierte Form gebracht werden kann und damit eine Entlastung der Verwaltung des RKB in Berlin erreicht wird.

d) Errichtung von Autohöfen.

Eine Einrichtung des RKB, die auch eine gewisse erwerbswirtschaftliche Betätigung einschließt und daher nicht ganz den Prinzipien eines BW entspricht, sind die Autohöfe. Sie stellen eine Art Bahnhof für den Lastkraftwagenverkehr dar, indem sie eine Unterstellmöglichkeit für die Lastzüge mit Parkplatz, Garagen, Werkstätten, Kantinen, Schlafräumen für die Fahrer, Tankstellen usw. bieten. An sich ist zwar die Abstellung der Lastzüge in diesen Autohöfen kostenlos, jedoch wird ein Teil der oben angeführten Betätigungsmöglichkeiten der Autohöfe, wie z. B. die Unterhaltung von Tankstellen und Kantinen, in erwerbswirtschaftlicher Richtung liegen. Die Autohöfe sind nicht etwa mit den Güterbahnhöfen der Reichsbahn zu vergleichen, da sie an sich keine

[37] Welches Unternehmen als Großunternehmen anzusehen ist, wird von Fall zu Fall entschieden; als ungefährer Anhaltspunkt für das Vorhandensein eines Großunternehmens gilt die Zahl von 8 Lastzügen.

Abfertigung von Gütern vornehmen, sondern lediglich die in den Laderaumverteilungsstellen eingehenden Fahrtaufträge an die im Autohof wartenden Fahrer verteilen. Daß die Autohöfe vielfach mit den LRV des gleichen Platzes aus praktischen Gründen kombiniert werden, ist für ihre Stellung als einfache Unterstellmöglichkeit für die Lastzüge unerheblich. Um eine klare Trennung zwischen den Aufgaben der LRV und der erwerbswirtschaftlichen Aufgaben der Autohöfe herbeizuführen, ist vielleicht später die Absonderung der erwerbswirtschaftlichen Aufgaben der Autohöfe durch Gründung einer besonderen Gesellschaft durchzuführen[38].

Auch die Autohöfe sind nicht eine völlige Neueinrichtung des RKB, sondern waren, wenn auch vereinzelt, schon vorher zu finden. So hatte beispielsweise die Stadt Hannover schon im Jahre 1934 einen Autohof errichtet[39], wie auch schon in Bremen[40] und Stuttgart von Privatunternehmen angelegte Autohöfe bestanden, die heute in die Verwaltung des RKB übergegangen sind. Autohöfe des RKB befinden sich heute in Stettin, Magdeburg, Hannover, Wuppertal, München, Zwickau, Bremen, Stuttgart und Köln, denen bald noch Frankfurt a. M. und Düsseldorf folgen werden.

e) Einrichtung von Verkehrskontrollen.

Nicht nur die Prüfung auf Einhaltung der Tarife, Beförderungsbedingungen und sonstigen Vorschriften des RKB durch die über den Verband laufende Abrechnung und die Überwachung der Verlader und Spediteure hat man eingeführt, sondern man ist noch einen Schritt weitergegangen, indem man auf den Landstraßen Kontrollstellen eingerichtet hat, die bei den unterwegs befindlichen Lastzügen Stichproben vornehmen, um zu verhindern, daß nach Abfahrt des Lastzuges von der Verladestelle noch unerlaubte Umgehungen der Bestimmungen vorkommen können. Nicht nur Ladung und Frachtpapiere werden hier kontrolliert, sondern auch das Fahrzeug selbst auf Überladung, Betriebssicherheit usw. Da die Kontrollstellen zum Teil je nach Bedarf verlegt werden müssen, richtete man sowohl feste als auch sogenannte fliegende Kontrollstellen ein, so daß die Fahrer niemals davor sicher sind, unterwegs einer solchen Kontrolle unterzogen zu werden. Die festen Kontrollstellen befinden sich in der Regel an solchen Plätzen, die der Fahrer auf Nebenstraßen nur schwer umgehen kann.

Die erste feste Kontrollstelle ist auf der stark befahrenen Strecke Hamburg—Berlin am 1. 4. 1936 in der Nähe von Grünhof bei Ludwigslust i./Mecklenburg eingerichtet worden[41]. Um eine umfassende Kontrolle dieser Art durchführen zu können, müssen ca. 36 feste und

---

38 Vgl. auch Frkft. Ztg. Nr. 200/01 vom 19. 4. 1936.
39 Vgl. „Kraftverkehr und Spedition", i./Arbeit und Staat, Nr. 5 vom 19. 5. 1936, S. 9.
40 Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 16, vom 18. 4. 1936.
41 Vgl. „Kraftverkehr und Spedition", a.a.O.

60—80 fliegende Kontrollen geschaffen werden[42]. Die Durchführung dieser Kontrollen geschieht durch Beamte des RKB, die hierfür besonders geschult werden, nicht wie auf Grund der Verordnung vom 6. Oktober 1931 durch Polizeibeamte, die, wie es sich damals gezeigt hat, diese Kontrolle nur ungenügend erledigen konnten.

f) Abschluß einer Versicherung.

Auch die Versicherung der beförderten Güter gegen Schaden ist nicht Aufgabe der Unternehmer, sondern Aufgabe des RKB. Jedoch wird diese Versicherung nicht eo ipso vom Verband getragen, sondern nur dann, wenn der Unternehmer die Transporte vorschriftsmäßig meldet. Die Schadensanmeldung gegenüber den Versicherern erfolgt jedoch nicht vom RKB aus, sondern von den einzelnen Unternehmern unmittelbar. Durch diese Regelung ist ein vereinfachtes Verfahren bei der Schadensreklamation erreicht worden. Ergeben sich besondere Schwierigkeiten bei der Behandlung eines Schadensfalles, so kann der RKB sich einschalten, wie auch auf Wunsch des Verfrachters eine Mitwirkung des RKB bei der Schadensbehandlung möglich ist.

Entsprechend dem verhältnismäßig großen Umfang der versicherten Güter sind insgesamt 16 Versicherungsgesellschaften unter Führung der „Badische Assekurranz-Gesellschaft A. G." an der Güterversicherung beteiligt.

Der Abschluß der Versicherung durch den RKB, anstatt durch die einzelnen Unternehmer hat den Vorteil, daß die Verfrachter eine unbedingte Gewähr für Abschluß einer Versicherung haben, falls der Unternehmer überhaupt den Transport vorschriftsmäßig angemeldet hat. Der RKB trägt im Güterfernverkehr nur die Versicherung für Schaden an den beförderten Gütern; Haftpflicht- und Kaskoversicherung sind von den Unternehmern selbst zu tragen, da durch ihren Nichtabschluß ja auch in erster Linie der Unternehmer selbst Schaden hat, während beim Nichtabschluß einer Transportkargoversicherung der Verfrachter im Nichtbeitreibungsfalle der Schadensersatzforderung benachteiligt wird. Der RKB zieht die Prämien, die 1½% der Bruttofrachtsumme betragen, von dem vom Verfrachter entrichteten Beförderungsentgelt ab, bevor er dieses an den Unternehmer überweist.

g) Maßnahmen zur äußeren Vereinheitlichung des Güterfernverkehrs.

Das Bestreben, den Kraftwagengüterfernverkehr ähnlich den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln auch äußerlich kenntlich zu machen, ließ den RKB dazu schreiten, zunächst einen einheitlichen Anstrich für

---

[42] Vgl. DVN, Ausgabe A, Nr. 73 vom 31. 8. 1936.

[43] Ausgenommen sind Fahrzeuge des Möbeltransportes, die ihrer Bauart nach nur für die Beförderung von Möbeln in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen bestimmt sind.

sämtliche im Güterfernverkehr verwendeten Fahrzeuge[43] (Lastkraftwagen, Spezialfahrzeuge, Sattelschlepper, Zugmaschinen und Anhänger) vorzuschreiben. Auf Grund der Anordnung Nr. 9 des RKB mußten bis zum 31. März 1937 alle im RKB vereinigten Fahrzeuge einen blauen Anstrich mit einer rings um das Fahrzeug laufenden elfenbeinfarbigen Rhombenborde erhalten, während das Fahrgestell schwarz gehalten sein soll, mit Ausnahme der in roter Farbe zu streichenden Räder. Aufschriften (eigene Firmenaufschriften, eigene oder fremde Reklameaufschriften u. ä.) dürfen nach dem Neuanstrich des Fahrzeuges nicht mehr angebracht werden, lediglich die amtlichen Schilder des RKB sind zu führen. Diese Vorschrift ist trotz der Fristsetzung bis heute noch nicht einheitlich durchgeführt worden. Besonders die im Urladeverkehr tätigen Unternehmer lassen auch jetzt noch ihre Lastzüge in einem individuellen Farbanstrich laufen. Der vom RKB vorgeschriebene Anstrich ist dagegen hauptsächlich von den Unternehmern ausgeführt worden, die auf eine Beladung durch die Laderaumverteilungsstellen angewiesen sind.

Sinn dieser Anordnung ist es, den Verlader schon rein äußerlich darauf hinzuweisen, daß die Güter, die er einem solchen Fahrzeug übergibt, mit der einem öffentlichen Verkehrsmittel entsprechenden Sorgfalt behandelt werden. Es ist jedoch die Frage, ob überhaupt ein Hinweis in dieser Form notwendig erscheinen muß. Da es einen privaten gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr außerhalb des RKB nicht gibt, kann der Verlader nur mit Unternehmern zusammenarbeiten, die dem RKB angehören und damit den Vorschriften des Verbandes in bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit unterworfen sind. Da aber gerade der RKB keine Kraftverkehrsgesellschaft oder Genossenschaft darstellt, sondern als rein organisatorische Einheit die wirtschaftliche Selbständigkeit des einzelnen Mitgliedes bewußt betont, widerspricht eigentlich eine solche Maßnahme in gewissem Maße der Aufrechterhaltung der privatwirtschaftlichen Initiative des einzelnen, indem man ihm eine Werbung für sein eigenes Unternehmen durch besonderen Anstrich und Firmenhinweis o. ä. auf seinen Fahrzeugen untersagt.

Eine weitere äußerliche Vereinheitlichung, die jedoch noch nicht allgemein verbindlich gemacht worden ist, soll in der Uniformierung der Fahrer, sowohl der in Lohn arbeitenden wie der persönlich fahrenden Unternehmer, bestehen. Man will hiermit den Kraftverkehr den öffentlichen Verkehrsträgern, Reichsbahn, Reichspost und Lufthansa, angleichen,, doch ist dies aus den gleichen Gründen, wie der einheitliche Anstrich, abzulehnen, da eine schematische Angleichung an die äußeren Formen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht der Struktur des Kraftverkehrs entspricht[44].

h) Einrichtung von Pflichtverkehren?

Mit der weiteren Entwicklung des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs wird man ihm wahrscheinlich größere Verpflichtungen ge-

[44] Vgl. auch Schlichting: „Schiene und Landstraße" i./DVN, Ausgabe A, Nr. 34 vom 1. 5. 1936.

genüber der Allgemeinheit auferlegen müssen. Zunächst ist hier an die Einrichtung von Pflichtverkehren zu denken, d. h. von solchen Verkehren, die — sei es durch ungenügendes Frachtaufkommen oder durch das Vorherrschen niedrig tarifierender Güter oder beides zusammen — gar keine oder eine nur geringe Rentabilität versprechen, aber aus volkswirtschaftlichen, bevölkerungspolitischen oder sonstigen Gesichtspunkten betrieben werden müssen. Jedoch gerade bei Einrichtung solcher Verkehre wird sich scharf der Unterschied des monopolistischen, auf sozialistischen Grundsätzen aufgebauten Unternehmens der Deutschen Reichsbahn gegenüber der Vielzahl selbständiger, wenn auch verwaltungsmäßig geeinter Unternehmungen im Kraftverkehr zeigen.

Die Reichsbahn als wirtschaftlich einheitliches Unternehmen, kann die durch den Betrieb unrentabler Strecken entstehenden Ausfälle durch Überschüsse rentabler Strecken kompensieren, so daß die Rentabilität des ganzen Unternehmens erhalten bleibt; der Kraftverkehr dagegen kann, auch wenn er wie z. Zt. in einem Zwangsverbande zusammengeschlossen ist, nicht ohne gewisse Schwierigkeiten eine solche Kompensation erreichen.

Die Lösung dieser Frage könnte auf dem Wege geschehen, daß der RKB den Unternehmern, die unrentable Strecken befahren müßten, zu dem erzielten Frachterlös einen Zuschuß in Höhe einer „Normalfracht" abzüglich erzielter Fracht garantierte. — Als „Normalfracht" wäre eine Fracht anzusehen, die ein Transport von Durchschnittsgröße zu einem Durchschnittsfrachtsatz ergeben würde.

Die Zuschüsse wären von der Gesamtheit der Güterfernverkehrsunternehmer aufzubringen und könnten in einem bestimmten Prozentsatz von der Frachtsumme zugleich mit den übrigen an den Verband zu entrichtenden Abgaben von diesem einbehalten werden. Eventuelle Überschüsse würden am Ende einer Rechnungsperiode ausgeschüttet.

Wird die Einrichtung von Pflichtverkehren verwirklicht, muß die Betriebspflicht allgemein sämtlichen Unternehmern vom RKB auferlegt werden, womit jedoch nicht gesagt ist, daß sie bei jedem Unternehmer auch praktisch wirksam werden muß.

Ob eine Betriebspflicht, in der Form, wie sie im vorhergehenden dargestellt wurde, kommen wird, kann heute nicht vorausgesagt werden. Nach Ansicht des Verfassers widerspricht die Einführung der Betriebspflicht im gewerblichen Güterfernverkehr dem Gedanken des GFG, da die wirtschaftliche Freizügigkeit des einzelnen Unternehmers eine Einschränkung erführe und die Betriebspflicht als Schritt zu einer Art Monopolisierung des Güterfernverkehrs angesehen werden müßte.

VI. Reichsbahn und Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach dem Gesetz vom 26. 6. 1935.

Die Reichsbahn hatte bis zum Inkrafttreten des GFG schon in starkem Maße den Kraftwagen in ihre Verkehrsbedienung eingeschaltet,

teils durch Betrieb mit eigenen Fahrzeugen, teils durch Beschäftigungsverträge mit Unternehmern[45] [46]. Durch das GFG und die darin verordnete Zusammenfassung des gewerblichen Güterfernverkehrs im RKB war eine völlig neue Lage entstanden. Der gewerbliche Kraftwagengüterfernverkehr war seines rein privatwirtschaftlichen Charakters entkleidet und in eine feste Organisationsform mit gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen gebracht worden, die trotzdem der freien wirtschaftlichen Betätigung des Unternehmers genügend Spielraum ließ. Es hätte nahegelegen, auch die Reichsbahn, soweit sie als Unternehmer des gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehrs tätig ist, mit in den RKB einzugliedern, doch wurde von einer zwangsweisen Maßnahme dieser Art aus verschiedenen Gründen Abstand genommen.

Die Zusammenfassung der privaten Güterfernverkehrsunternehmer im RKB war in erster Linie erfolgt, um eine Einhaltung der Tarife und Beförderungsbedingungen sowie Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs garantieren zu können, Anforderungen, für deren Innehaltung die Reichsbahn ohnedies Gewähr bot. Dazu ist der Kraftverkehr der Reichsbahn in seiner Struktur von dem des privaten gewerblichen Güterfernverkehrs verschieden. Er erstreckt sich zum großen Teil auf den Nahverkehr — zwar nicht im engen Sinne der gesetzlichen 50 km-Grenze —, im Zubringer- und Verteilerdienst der Schiene, während große Fernverkehrsstrecken nur in einzelnen, besonders gelagerten Fällen, gefahren werden.

Die Reichsbahn wird auch in der Zukunft ihren Kraftverkehr hauptsächlich nach dem Prinzip ausgestalten, nicht an der Schiene gelegene Orte in ihre Verkehrsbedienung einzubeziehen, sowie durch Sammeln der Güter und Zubringerfahrten nach wenigen Knotenpunkten die Reisegeschwindigkeit auf der Schiene durch die Verminderung des Haltens auf Zwischenstationen zu erhöhen. Auf Grund dieser Überlegung unterwarf man gemäß § 30 GFG die Reichsbahn nur den Tarifbestimmungen, während man sie von allen anderen Vorschriften sowie vom Genehmigungsverfahren frei ließ. Um aber zu verhindern, daß die Reichsbahn mit ihren nicht von einem Genehmigungsverfahren abhängigen Kraftwagengüterfernverkehr in übermäßigen Wettbewerb mit den Unternehmern des privaten Kraftwagengüterfernverkehrs eintritt, kann der Reichsverkehrsminister ihr hinsichtlich der Art und des Umfanges des Güterfernverkehrs Beschränkungen auferlegen[47], wie überhaupt der Kraftwagengüterfernverkehr der Reichsbahn in gleicher Weise wie der im RKB zusammengeschlossene Güterfernverkehr der Aufsicht des Reichsverkehrsministers unterliegt.

---

[45] Mitte 1934 liefen bei der Reichsbahn 169 eigene und 458 im Gemeinschaftsverkehr beschäftigte Lastkraftwagen. („Die Reichsbahn", 1934, S. 607.)

[46] Solche Beschäftigungsverträge waren in größerem Umfange von den Reichsbahndirektionen Stuttgart, Wuppertal, Essen, Köln, Erfurt; Halle; Dresden, Berlin und Münster durchgeführt worden. Vertragspartner waren nicht die einzelnen Unternehmer, sondern eine Genossenschaft, die „Deutsche Kraftverkehr e.G.m.b.H.", Düsseldorf, später Berlin.

[47] Vgl. § 29 GFG Absatz 2.

Den Güterfernverkehr betreibt die Reichsbahn grundsätzlich mit eigenen Fahrzeugen, während sie im Nahverkehr nach wie vor Fahrzeuge der Unternehmer beschäftigen kann. Zwar ist ihr auch im Güterfernverkehr auf Grund des Gesetzes die Möglichkeit geboten, Unternehmerfahrzeuge durch Vermittlung des RKB einzusetzen. Zunächst hat die Reichsbahn von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht und wird erst die weitere Entwicklung des Güterfernverkehrs nach der neuen Regelung abwarten[48].

Trotz der besonderen Stellung der Reichsbahn innerhalb des gewerblichen Güterfernverkehrs wirkt sie bei der Durchführung der auch für sie verbindlichen Bestimmungen des Gesetzes, wie sie bei Aufstellung der Tarife vorliegen, mit. Als Gegenleistung hat auch der Leiter des RKB die Möglichkeit, in der ständigen Tarifkommission der Reichsbahn bei Festlegung der Regeltarife der Reichsbahn mitzuwirken, während er bei Aufstellung der Ausnahmetarife nur beratend tätig sein kann. Schließlich kann die Reichsbahn auch auf Grund ihrer Eigenschaft als Unternehmer des Güterfernverkehrs in den RKB eintreten, eine Möglichkeit, von der jedoch wohl kaum Gebrauch gemacht werden wird. Denn die Zusammenfassung der Unternehmer des Güterfernverkehrs im RKB bildet ja nicht nur die Schaffung eines Organs, das den Kraftverkehr gegenüber dem Schienenverkehr zusammenschließt, sondern auch eine Gegenüberstellung des auf privatwirtschaftlicher Basis beruhenden Verkehrs der Unternehmer und des öffentlichen Verkehrs der Reichsbahn. Auch aus diesem Grunde erscheint die besondere Stellung, die die Reichsbahn heute im gewerblichen Kraftwagengüterfernverkehr einnimmt, und die sie wohl auch weiterhin behalten wird, gerechtfertigt.

Die Beschäftigungsverträge, die die Unternehmer schon vor Inkrafttreten der jetzigen Regelung mit der Reichsbahn geschlossen hatten, sind am 1. Januar 1937 abgelaufen. Da diese Unternehmer[49] zunächst nicht weiter im Dienst der Reichsbahn beschäftigt werden sollen, sind im September 1936 zwischen dem RKB und der Reichsbahn Verhandlungen aufgenommen worden, die die Überführung dieser Unternehmer in einen neuen Beschäftigungskreis innerhalb des RKB ermöglichen sollen.

VII. Zusammenarbeit zwischen Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband und dem Speditionsgewerbe.

Die Werbetätigkeit für Gütertransporte auf der Landstraße liegt nicht in Händen des RKB[50], sondern in denen der Spediteure. Will sich

48 Vgl. Treibe: Neuzeitliche Eisenbahnverkehrsfragen im Personen- und Güterverkehr, Vortrag i./„Die Reichsbahn", Nr. 24 vom 10. 6. 1936.

49 Es kommen hierfür ca. 500 Unternehmer in Betracht. Vgl. DVN, Ausgabe 2 Nr. 67 vom 17. 8. 1936.

50 Abgesehen von einer Werbetätigkeit für den Güterfernverkehr in seiner Gesamtheit.

also der RKB eine dauernde, regelmäßige Zuführung von Gütern sichern, dann ist er auf eine Zusammenarbeit mit den Spediteuren bzw. deren Organisation angewiesen. Jedoch soll die Stellung des Spediteurs als die des neutralen Mittlers zwischen Verladern und Frachtführern durch die Zusammenarbeit zwischen dem RKB und einer bestimmten Gruppe von Spediteuren nicht untergraben werden, sondern nur den Ausbau des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen fördern, indem genügende Ladungsmengen von den Spediteuren aufgebracht werden, während der RKB für die Vorhaltung ausreichenden Laderaums zu sorgen hat.

Schon vor Gründung des RKB hat es eine enge Zusammenarbeit zwischen Kraftwagenfrachtführern und Spediteuren gegeben, die aber in ihrem Charakter nicht der heutigen Regelung entsprach. Sie basierte auf dem schon früher erwähnten Vertrag zwischen der „Deukrafracht" und der „Gedekra"[51], durch den jedoch die Stellung des Spediteurs als neutraler Mittler zwischen Verladern und Frachtführern nicht gewahrt blieb, da die Gedekra nur den in der Deukrafracht vereinten Frachtführern Ladung zukommen ließ, also eine Bevorzugung einer bestimmten Gruppe stattfand. Die heutigen Verträge zwischen dem RKB und der Reichsverkehrsgruppe Kraftwagenspedition der Fachgruppe Spedition geben grundsätzlich jedem Spediteur die Möglichkeit, sich an der Güterwerbung für den RKB zu beteiligen, wie sie auf der anderen Seite die im RKB zusammengeschlossene Gesamtheit der Güterfernverkehrsunternehmer an der Beförderung der vermittelten Güter teilnehmen lassen. Während der Vertrag auf Seiten des RKB sämtliche Unternehmer des Güterfernverkehrs verpflichtet, treten auf Seiten der Spediteure nur diejenigen in das Vertragswerk ein, die vom RKB als zuverlässig angesehen werden. Man schloß daher zwischen dem RKB und den Organisationen der Spediteure, der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei, die für die Fachuntergruppe Kraftwagenspedition der Fachgruppe Spedition als Vertragspartner auftrat, am 7. 4. 1936 einen Rahmenvertrag ab, der die Voraussetzungen für die mit den einzelnen Spediteuren abzuschließenden Verträge enthält. Der Abschluß der Einzelverträge wird zwischen dem RKB und dem jeweiligen Spediteur vollzogen. Unter Einzelvertrag ist hier der Kraftwagen-Speditionsvertrag, nicht etwa der Beförderungsvertrag zu verstehen. Letzterer wird zwischen dem einzelnen Unternehmer und dem einzelnen Spediteur abgeschlossen.

Innerhalb der Einzelverträge sind zwei Gruppen zu unterscheiden: der Kraftwagen-Speditionsvertrag (K.S.-Vertrag) und der Kraftwagen-Speditions-Sondervertrag (K.S.S.-Vertrag). Wie schon aus diesen Bezeichnungen hervorgeht, stellt der K.S.-Vertrag die allgemeinere Vertragsform dar, während der K.S.S.-Vertrag eine Abart des K.S.-Vertrages bildet, der die durch ihn gebundenen Spediteure in noch engere Zusammenarbeit mit dem RKB bringt. Er unterliegt auch hinsichtlich der Voraussetzungen seines Abschlusses strengeren Bedingungen als der allgemeine K.S.-Vertrag. Der Präsident des RKB entscheidet erst nach Anhören des Beirates und im Einvernehmen mit dem Leiter der Fachun-

[51] Vgl. die Ausführungen auf Seite 86 ff.

tergruppe Kraftwagenspedition, ob mit einem Spediteur ein K.S.S.-Vertrag abgeschlossen werden soll. Während die auf Grund des K.S.-Vertrages gebundenen Spediteure nur die Vermittlung von Beförderungsaufträgen für den RKB besorgen, wogegen sich der RKB verpflichtet, den nötigen Laderaum durch die LRV bereit zu halten, steht der Spediteur, der mit dem RKB einen K.S.S.-Vertrag abgeschlossen hat, in engster Verbindung mit dem BV, in dem er als Auskunfts- und Abfertigungsstelle für den Güterfernverkehr tätig ist. Der K.S.S.-Spediteur steht also in einer Art besonderen Vertrauensverhältnisses zum RKB, das vielleicht mit dem des Bahnspediteurs gegenüber der Reichsbahn verglichen werden kann. Infolge dieser Stellung hat er auch besondere Aufgaben gegenüber dem RKB zu erfüllen. Ihm obliegt die Berechnung der Frachten für die von ihm vermittelten Beförderungsaufträge, die allgemeine Verkehrswerbung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, die Unterhaltung einer Auskunftsstelle für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen über Tarife und Verkehrsbeziehungen, die Abrolltätigkeit als Beauftragter und die Annahme von Stückgütern und Entgegennahme von Anforderungen von Wagenraum gemäß KVO. Gegenüber dem Unternehmer ist er verpflichtet, die für die Abfertigung des Kraftwagengüterfernverkehrs erforderlichen Einrichtungen bereit zu halten. Um eine gewisse Garantie für die aus dem Vertrage sich ergebenden Pflichten zu haben, muß der K.S.S.-Spediteur dem RKB eine angemessene unverzinsliche Kaution stellen. Den besonderen Verpflichtungen steht auch ein Anspruch auf eine höhere Vergütung, als sie den sonstigen Kraftwagenspediteuren gezahlt wird, gegenüber. Auch rein äußerlich können die K.S.S.-Spediteure ihre enge Zusammenarbeit mit dem RKB deutlich machen, indem sie an ihren Geschäftslokalen Schilder anbringen können, die auf ihre Stellung als Vertragsspediteur des RKB hinweisen. Die K.S.S.-Spediteure sind gegenüber den K.S.-Spediteuren in der Mehrzahl.

Die K.S.-Spediteure vermitteln Beförderungsaufträge für Lastzugbesitzer und verpflichten sich, den Laderaum für ihre Kraftwagentransporte bei den LRV anzufordern. In einigen Fällen können sie auch Unternehmerfahrzeuge ohne Vermittlung der LRV beschäftigen, für den planmäßigen Linienverkehr mit und ohne Zwischenabfertigung, den Ringverkehr[52], wenn besonders durch den RKB genehmigt, und falls eine gegenseitige, mindestens 50%ige Beteiligung zwischen dem K.S.-Spediteur und einem Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen besteht[53].

Spediteure, die weder den K.S.- noch den K.S.S.-Vertrag abgeschlossen haben, bekommen von den LRV des RKB keinen Laderaum zugewiesen und sind so direkt vom Kraftwagengüterfernverkehr ausgeschlossen. Indirekt können jedoch auch vertraglich nicht gebundene Spediteure im Rahmen des im einzelnen noch zu ordnenden Kraftwagensam-

---

[52] Definierung des Linien- und Ringverkehrs vgl. Anmerkung 24/25 auf Seite 87.

[53] Diese Bestimmungen gelten auch in gleicher Weise für den K.S.S.-Spediteur.

melladungsverkehrs Güter durch Kraftwagen zur Versendung bringen, da die Sammelladungsgemeinschaften sowie die Vertragsspediteure, die in Kraftwagen-Spediteurverkehren Sammelladungsgüter versenden, verpflichtet sind, alle Güter zur Beförderung durch Kraftwagen zu übernehmen, die ihrer Art und Bestimmung nach dafür geeignet sind. An einigen größeren Plätzen Deutschlands haben die K.S.S.-Spediteure Sammelstellen für das aufkommende Sammelladungsgut geschaffen, die sowohl die K.S.S.-Spediteure wie alle übrigen Spediteure benutzen können. Derjenige Spediteur, der den größten Ladungsanteil an der betreffenden Sammelladung hat, gilt als Verkehrsführer und rechnet mit den übrigen Gesellschaftern (es handelt sich um Gesellschaften des bürgerlichen Rechts) die Frachten ab.

G. Verkehrs-Betriebsverbände innerhalb des organischen Aufbaues des Verkehrs.

Nachdem der Aufbau der Organisation der gewerblichen Wirtschaft vollzogen war, schritt man auch auf dem Gebiete des Verkehrs durch die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935[1] zur Organisation des gesamten privatwirtschaftlichen sowie des in der Hand der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände liegenden Verkehrsgewerbes, Nicht einbezogen wurden die öffentlich-rechtlichen Verkehrsbetriebe des Reiches: Reichspost, Reichsbahn und die Betriebe der Reichswasserstraßenverwaltung. Ebenfalls nicht einbezogen wurde der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

Von den errichteten 7 Reichsverkehrsgruppen[2] interessieren hier besonders die Reichs-Verkehrsgruppe Binnenschiffahrt und Kraftfahrgewerbe und innerhalb dieser Gliederungen wiederum die Fachgruppen Kleinschiffer[3] und Güterfernverkehr. Beide Gruppen nehmen im Rahmen des organischen Aufbaues des Verkehrs eine Sonderstellung ein. Während die Mitglieder der meisten übrigen Fachgruppen unbeschadet ihrer Mitgliedschaft zu einem Fach-Verband der mit der Bezirksgruppe (regionale Gliederung der Fachgruppen) in Personalunion geführt wird, Einzelmitglieder der entsprechenden Reichsverkehrsgruppen sind[4], sind die Mitglieder der Fachgruppen Kleinschiffer[5] und Güterfernverkehr nicht Einzelmitglieder der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt bzw. Kraftfahrgewerbe, sondern gehören diesen Gruppen auf dem Wege über den kartellmäßigen Zusammenschluß in den SBV bzw. im RKB an, die ihrerseits korporativ in die Reichsverkehrsgruppe eingegliedert sind. Die Betriebsverbände haben also eine Doppelstellung, einmal besitzen sie als Gliederungen der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt bzw. Kraftfahrgewerbe wirtschaftspolitische, speziell verkehrspolitische Aufgaben, auf der anderen Seite obliegen ihnen als Betriebsverband marktregelnde Funktionen. Entsprechend ihren jeweiligen Funktionen unterliegen sie mindestens formell verschiedenen Aufsichtsorganen. Soweit sie als Fachgruppe wirtschaftspolitisch tätig sind, unterliegen sie der Aufsicht der

---

[1] RGBl. I 1935, S. 1169 ff.

[2] Dies sind: Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Kraftfahrgewerbe, Fuhrgewerbe, Schienenbahnen, Spedition und Lagerei, Hilfsgewerbe des Verkehrs.

[3] Die SBV bilden die Bezirksgruppen Rhein, Elbe mitteldeutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder, Oder und ostdeutsche Wasserstraßen der Fachgruppe Kleinschiffer.

[4] Vgl. § 7 Absatz 1 der VO vom 25. 9. 1935.

[5] Eine Ausnahme innerhalb dieser Fachgruppe bildet die Bezirksgruppe: Westdeutsche Kanäle und Weser.

Reichsverkehrsgruppe, soweit sie jedoch im Rahmen der Aufgaben des BV wirken, werden sie vom Reichsverkehrsminister direkt beaufsichtigt.

Die Fachgruppen sollen die in ihren Bereich fallenden wirtschaftspolitischen Ideen und überhaupt den Willen des Staates innerhalb ihres Wirkungsbereiches im Wege der Auftragsverwaltung zur Geltung bringen. Sie sollen jedoch keine schwerfällig bürokratischen, sondern „freie Selbstverwaltungskörper"[6] mit überwiegend eigenen Aufgaben, die nur in besonders wichtigen Fällen als „Auftragsverwaltung" des Reiches tätig sind, bilden, die ihren Mitgliedern beratend und betreuend zur Seite stehen[7]. Vermittlung der wirtschaftspolitischen Ziele des Staates ist der große, allen Gruppen innerhalb des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft gemeinsame Gedanke.

Im Sektor des Verkehrs liegt nun die wirtschaftspolitische Zielsetzung der Reichsregierung, in erster Linie in einer gemeinwirtschaftlichen, zwar auf privatwirtschaftlicher Grundlage erfolgenden Verkehrsbedienung, dem Einsatz eines jeden Verkehrsmittels zum optimalen Nutzen der Volkswirtschaft. Eine solche gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung kann jedoch nicht unbedingt durch die Reichsverkehrsgruppe bzw. die Fachgruppe garantiert werden, falls sie nicht ihren Aufgabenkreis über das ihr eigentümliche und auch gesetzlich vorgeschriebene Gebiet ausdehnen will. Solange eine Reichsverkehrs- bzw. Fachgruppe eine mehr auf ständischer Ordnung beruhende Beeinflussung ihrer Mitglieder im Sinne eines gerechten Leistungswettbewerbes sowie kaufmännischen Anstandes bei Angebot und Vollbringung einer Dienstleistung, und damit die Aufrechterhaltung geordneter Zustände innerhalb ihres Sektors herbeiführen kann, ist eine neben der Organisation der gewerblichen Wirtschaft bestehende Organisation marktregelnder Art, die in das Betriebsgebaren des einzelnen Betriebes eingreift, unnötig. Treten aber innerhalb eines räumlich oder sachlich orientierten Verkehrsgebietes Zustände auf, die eine Marktregelung innerhalb dieses Gebietes, also ein Kartell, notwendig machen, so muß dieses als besonderes Institut neben der Fachgruppe errichtet werden, oder falls das Kartell das Primäre ist, innerhalb des organischen Aufbaues eine besondere Berücksichtigung erfahren. Das Letztere finden wir bei den in dem organischen Aufbau des Verkehrs eingebauten Kartellen, den SBV und dem RKB.

Zwar hätte man auch die BV so in dem organischen Aufbau des Verkehrs aufgehen lassen können, daß man sie nicht als besondere marktregelnde Institutionen bestehen ließ, sondern der Fachgruppe die Marktregelung mit übertragen hätte. An sich würde dies, oberflächlich gesehen, keine bedeutende Änderung gegenüber dem heutigen Zustand bedingen, da ja auch alle Mitglieder des Verkehrszweiges in der Fachgruppe zwangsweise erfaßt worden wären, jedoch hätte man damit die

---

6 v. Eltz-Rübenach: Das Kraftfahrgewerbe im organischen Aufbau des Verkehrs. Vortrag, i./„Der gewerbliche Kraftverkehr", Nr. 1 vom 3. 4. 1936.

7 Vershofen bezeichnet die Gruppen als „soziale Zwischengebilde". Vgl. Vershofen: Über die betriebswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Aufgaben der gewerblichen Wirtschaft. Frankfurt a. M., 1936.

Idee der Wirtschafts- und Fachgruppen auf ein ganz anderes Gleis geschoben. Rein psychologisch wäre für die anderen, nicht mit kartellmäßigen Aufgaben betrauten Fachgruppen ein Anreiz gegeben worden, ebenfalls marktregelnd in ihrem Bereich tätig zu werden. Es bestand so die Gefahr, daß allgemein die wirtschaftspolitischen Organisationen im organischen Aufbau des Verkehrs in die Marktregelung eingegriffen hätten, und auch in Zweigen, wo es unnötig gewesen wäre, ein starres System marktregelnder Organisationen entstanden wäre, das eine gewisse Bürokratisierung des gesamten Wirtschaftslebens mit sich gebracht hätte. Kann man in der Theorie ziemlich scharfe Grenzen ziehen und genau den Punkt festlegen, an denen die Fachgruppe mit ihren beratenden, beobachtenden und erziehenden Funktionen aufhört und der BV mit seiner marktregelnden Tätigkeit einsetzt, so werden bei der praktischen Durchführung die Grenzen leicht verschwinden. Die weitgehende Personal- und Bürounion zwischen den SBV und den Bezirksgruppen der Fachgruppe Kleinschiffer sowie dem RKB und der Fachgruppe Güterfernverkehr, die man schon aus rationalen Gründen vornehmen mußte, macht eine scharfe Trennung fast unmöglich.

Für die einzelnen Mitglieder der BV spielen die Auswirkungen dieser Überschneidung der Zuständigkeiten keinerlei Rolle, da sie als Einzelmitglieder nur dem betreffenden BV angehören, der für sie in seine Eigenschaft als Fachgruppe bzw. Bezirksgruppe für ständische wie auf der anderen Seite als BV für marktregelnde Fragen zuständig ist, während sich erst für den BV als Korporation die Zuständigkeitsbereiche trennen, indem er in ständischer Hinsicht der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt bzw. Kraftfahrgewerbe untersteht, als marktregelnder Verband jedoch dem Reichsverkehrsminister direkt unterstellt ist.

Lebenslauf.

Am 3. Februar 1912 wurde ich in Detmold als Sohn des damaligen Prokuristen, jetzigen Direktors Paul Schmidt geboren. Ostern 1918 trat ich in die Vorschule des Staatlichen Gymnasiums Leopoldinum zu Detmold ein und wurde Ostern 1921 in die Sexta dieser Anstalt aufgenommen. Ich verließ die Schule mit dem Reifezeugnis im Februar 1931. Anschließend widmete ich mich dem Studium der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften an der Handels-Hochschule und Universität Leipzig sowie an der Handels-Hochschule Nürnberg. Im November 1932 wurde ich an der Universität Frankfurt a.M. immatrikuliert und legte dort im April 1935 die kaufmännische Diplomprüfung mit dem Prädikat „Gut" ab. Seit Herbst 1935 beschäftige ich mich mit vorliegender Arbeit.